



MINISTERIO
DE ECONOMÍA
Y HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE
HACIENDA Y PRESUPUESTOS

INTERVENCIÓN GENERAL DE
LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

**Entidad Pública Empresarial Administrador
de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) y Sociedades
Dependientes**

**Informe de Auditoría de las Cuentas Consolidadas
del ejercicio 2010**

Intervención Delegada



ÍNDICE

Página

| | | |
|----|--------------------------------------|---|
| 1. | Introducción | 1 |
| 2. | Objetivo y alcance del trabajo | 1 |
| 3. | Resultados del trabajo | 3 |
| 4. | Opinión..... | 3 |



1. Introducción

La Intervención General de la Administración del Estado, a través de la Intervención Delegada en la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en uso de las competencias que le atribuye el artículo 168 de la Ley General Presupuestaria, ha realizado el presente informe de auditoría de cuentas anuales consolidadas.

Las cuentas anuales consolidadas a las que se refiere el presente informe fueron formuladas por el Presidente de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante la Entidad Dominante o Adif) el 13 de julio de 2011 y fueron puestas a disposición de esta Intervención Delegada el 14 de julio de 2011.

El trabajo ha sido realizado por la empresa KPMG Auditores, S.L., en virtud del contrato suscrito entre el Ministerio de Economía y Hacienda y dicha empresa a propuesta de la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), para llevar a cabo la auditoría de 2009 y 2010. Dicho trabajo ha sido objeto de una revisión selectiva por funcionarios de la Intervención Delegada en Adif, en los términos establecidos en el pliego de prescripciones técnicas que rigen el mencionado contrato.

El presente informe de auditoría de las Cuentas Anuales Consolidadas de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y Sociedades Dependientes (en adelante el Grupo) recoge la opinión de los auditores de la Intervención Delegada en Adif y ha sido realizado de acuerdo con las Normas de Auditoría del Sector Público.

2. Objetivo y alcance del trabajo

La información relativa a las cuentas anuales consolidadas a que se refiere este informe de auditoría queda contenida en el fichero GC1461_2010_F_110714_143757_Cuentas.zip cuyo resumen electrónico es BFE9EBD6A330AFCCA145F210A5C6BECF y que está depositado en la aplicación Cicep.red de la Intervención General de la Administración del Estado.



El objetivo de nuestro trabajo es comprobar si las cuentas anuales consolidadas examinadas representan en todos los aspectos significativos la imagen fiel del patrimonio consolidado, de la situación financiera consolidada, de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de los flujos de efectivo consolidados de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y Sociedades dependientes, de acuerdo con las normas y principios contables que son de aplicación y contienen la información necesaria para su interpretación y comprensión adecuada. Asimismo, nuestro trabajo ha comprendido la revisión de que la información contable incluida en el Informe de Gestión Consolidado concuerda con la contenida en las cuentas anuales consolidadas y se ha elaborado de acuerdo con su normativa reguladora.

Nuestro examen comprende el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2010, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, el estado de flujos de efectivo consolidado y la memoria de cuentas anuales consolidada de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y Sociedades dependientes correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

De acuerdo con la legislación mercantil, el Presidente de la Entidad Dominante presenta, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación consolidado, de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, del estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, del estado de flujos de efectivo consolidado y de la memoria consolidada, además de las cifras del ejercicio 2010, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2010. Con fecha 15 de julio de 2010 emitimos nuestro informe de auditoría acerca de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2009 en el que expresamos una opinión favorable con salvedades.

En el desarrollo de nuestro trabajo se ha producido la limitación en la aplicación de las normas y procedimientos de auditoría descrita en el apartado Resultados del trabajo.



3. Resultados del trabajo

Durante el desarrollo de nuestro trabajo se ha puesto de manifiesto la siguiente circunstancia:

Limitación al alcance

Al 31 de diciembre de 2010, según hemos sido informados, Adif aún no tenía registrados contablemente en su inmovilizado una serie de activos, entre otros, aquellos sobre los que se ubican los recintos ferroviarios y los correspondientes a la línea férrea que tiene adscrita por la Ley del Sector Ferroviario. Debido a que no se nos han proporcionado las valoraciones de los activos no registrados contablemente, no hemos podido evaluar el efecto que este hecho pudiera tener sobre las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2010.

4. Opinión

En nuestra opinión, basada en nuestra auditoría y en los informes de otros auditores (véase nota 3 de la memoria consolidada), excepto por la limitación al alcance de nuestro trabajo descritas en el apartado de Resultados del trabajo, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2010 expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y Sociedades Dependientes al 31 de diciembre de 2010 y de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de los flujos de efectivo consolidado correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con los principios y normas contables generalmente aceptados en la normativa española que guardan uniformidad con los aplicados en la preparación de las cifras e información consolidada correspondientes al ejercicio anterior que se han incorporado a efectos comparativos en las cuentas anuales consolidadas.

▪ Concordancia del Informe de Gestión consolidado

De acuerdo con sus estatutos, el Presidente de la Entidad Dominante tiene que elaborar un Informe de Gestión Consolidado que contiene las explicaciones que se consideran oportunas respecto a la situación y evolución de la Entidad



Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y Sociedades Dependientes y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestro trabajo se ha limitado a verificar que los mismos se han elaborado de acuerdo con su normativa reguladora y que la información contable que contienen concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas auditadas.

El presente informe de auditoría ha sido firmado electrónicamente a través de la aplicación Cicep.red de la Intervención General de la Administración del Estado por D. Álvaro Casillas Pérez, Interventor Delegado en Adif, en Madrid a 20 de julio de 2011.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
Cuentas Anuales Consolidadas

31 de diciembre de 2010

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Balance de Situación Consolidado
31 de diciembre de 2010 y 2009

(Expresado en Miles de euros)

| <u>Activo</u> | <u>Nota</u> | <u>2010</u> | <u>2009</u> |
|--|-------------|-------------------|-------------------|
| Inmovilizado intangible | 4 | 43.145 | 32.029 |
| Otro inmovilizado intangible | | 43.145 | 32.029 |
| Inmovilizado material | 4 | 30.476.853 | 27.102.921 |
| Terrenos y construcciones | | 3.090.516 | 2.633.644 |
| Instalaciones técnicas, maquinaria, utillaje, mobiliario, y otro inmovilizado material | | 17.659.468 | 14.122.835 |
| Inmovilizado en curso y anticipos | 4.b. | 9.726.869 | 10.346.442 |
| Inversiones inmobiliarias | 4 | 318.336 | 248.377 |
| Inversiones en empresas multigrupo y asociadas a largo plazo | 5 | 97.652 | 75.486 |
| Participaciones puestas en equivalencia | | 97.652 | 75.486 |
| Inversiones financieras a largo plazo | 6.1 | 709.934 | 679.876 |
| Instrumentos de patrimonio | 6.1.a | 787 | 787 |
| Administraciones Públicas | 6.1.b | 706.770 | 676.693 |
| Créditos a terceros | | 1.220 | 1.220 |
| Otros activos financieros | | 1.157 | 1.176 |
| Activos por impuesto diferido | | 13.271 | 19.161 |
| Deudores comerciales no corrientes | 6.2 | 14.226 | 26.627 |
| Total activos no corrientes | | 31.673.417 | 28.184.477 |
| Existencias | 7 | 148.291 | 126.452 |
| Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar | 6.2 | 2.185.277 | 1.912.361 |
| Clientes por ventas y prestaciones de servicios | 6.2.b | 898.672 | 484.731 |
| Clientes, empresas asociadas corto plazo | 6.2.a | 8.506 | 11.503 |
| Deudores varios | 6.2.c. | 213.052 | 184.645 |
| Personal | | 1.071 | 1.216 |
| Activos por impuestos corriente | 6.2.d | 3.035 | 11.154 |
| Otros créditos con las Administraciones Públicas | 6.2.d. | 1.060.941 | 1.219.112 |
| Inversiones financieras a corto plazo | 6.1.c | 5.190 | 3.330 |
| Valores representativos de deuda | | - | 125 |
| Créditos a empresas | | 94 | - |
| Otros activos financieros | | 5.096 | 3.205 |
| Periodificaciones a corto plazo | | 16 | 17 |
| Efectivo y otros activos líquidos equivalentes | 8 | 177.670 | 1.244.180 |
| Tesorería | | 175.507 | 395.881 |
| Otros activos líquidos equivalentes | | 2.163 | 848.299 |
| Total activos corrientes | | 2.516.444 | 3.286.340 |
| Total activo | | 34.189.861 | 31.470.817 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Balance de Situación Consolidado
31 de diciembre de 2010 y 2009

(Expresado en Miles de euros)

| <u>Patrimonio Neto y Pasivo</u> | <u>Nota</u> | <u>2010</u> | <u>2009</u> |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|
| Fondos propios | 9 | 15.268.764 | 15.112.697 |
| Aportación Patrimonial | 9.a. | 15.192.824 | 15.192.655 |
| Reservas y resultados de ejercicios anteriores | 9.b. | (86.463) | (150.251) |
| Reservas en sociedades consolidadas | 9.b. | 1.907 | (2.177) |
| Reservas en sociedades puestas en equivalencia | 9.b. | 16.005 | 9.170 |
| Resultado del ejercicio atribuido a la Entidad Dominante | | 144.491 | 63.300 |
| Pérdidas y ganancias consolidadas | | 145.093 | 66.783 |
| Pérdidas y ganancias socios externos | | (602) | (3.483) |
| Ajustes por cambios de valor | 10 | (3.722) | (1.584) |
| Otros ajustes por cambios de valor | 10 | (3.722) | (1.584) |
| Subvenciones, donaciones y legados recibidos | 10 | 6.131.254 | 5.940.145 |
| Socios externos | 9.e. | 4.794 | 13.173 |
| Total patrimonio neto | | 21.401.090 | 21.064.431 |
| Provisiones a largo plazo | 11 | 182.879 | 174.061 |
| Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal | | 148.525 | 150.115 |
| Otras provisiones | | 34.354 | 23.946 |
| Deudas a largo plazo | 12 | 7.637.426 | 5.629.339 |
| Deudas con entidades de crédito | 12.1 | 6.883.778 | 5.106.625 |
| Otros pasivos financieros | 12.2 | 753.648 | 522.714 |
| Pasivos por impuesto diferido | 13 | 2.620.864 | 2.538.970 |
| Periodificaciones a largo plazo | | 123.406 | 101.872 |
| Total pasivos no corrientes | | 10.564.575 | 8.444.242 |
| Provisiones a corto plazo | 11 | 150.466 | 185.365 |
| Obligaciones por prestaciones a corto plazo al personal | | 46.699 | 53.499 |
| Otras provisiones | | 103.767 | 131.866 |
| Deudas a corto plazo | | 1.341.492 | 1.258.254 |
| Deudas con entidades de crédito | 12.1 | 133.331 | 74.811 |
| Otros pasivos financieros | 12.2 | 1.208.161 | 1.183.443 |
| Deudas con empresas multigrupo y asociadas a corto plazo | 12.3 | 43.193 | 2.828 |
| Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar | 12.4 | 689.045 | 515.697 |
| Proveedores y acreedores varios | | 618.578 | 419.242 |
| Proveedores, empresas multigrupo y asociadas | | 11.017 | 22.674 |
| Personal | | 27.817 | 19.726 |
| Pasivos por impuesto corriente | 13 | 158 | 1.715 |
| Otras deudas a Administraciones Públicas | 13 | 30.683 | 32.977 |
| Anticipos de clientes | | 792 | 19.363 |
| Total pasivos corrientes | | 2.224.196 | 1.962.144 |
| Total patrimonio neto y pasivo | | 34.189.861 | 31.470.817 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada
correspondiente al ejercicio anual terminado
31 de diciembre de 2010 y 2009

(Expresado en Miles de euros)

| | <u>Nota</u> | <u>2010</u> | <u>2009</u> |
|---|-------------|-----------------|-----------------|
| OPERACIONES CONTINUADAS | | | |
| Importe neto de la cifra de negocios | 14 | 2.026.136 | 2.011.315 |
| Variación existencias de productos terminados y en curso de fabricación | | 89 | (414) |
| Trabajos realizados por el grupo para su activo | | 24.213 | 98.449 |
| Aprovisionamientos | | (157.896) | (219.907) |
| Consumo de materias primas y otras materias consumibles | | (158.277) | (148.496) |
| Trabajos realizados por otras empresas | | (391) | (73.751) |
| Deterioro de materias primas y otros aprovisionamientos | | 772 | 2.340 |
| Otros ingresos de explotación | 15 | 588.819 | 560.832 |
| Gastos de personal | 16 | (715.112) | (726.503) |
| Otros gastos de explotación | 17 | (1.609.689) | (1.599.163) |
| Servicios exteriores | | (1.595.055) | (1.575.930) |
| Tributos | | (17.568) | (8.773) |
| Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales | | 2.934 | (14.460) |
| Amortización del inmovilizado | | (274.099) | (255.361) |
| Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras | 18 | 56.555 | 51.740 |
| Excesos de provisiones | | 6.568 | 4.895 |
| Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado | | 46.882 | 89.017 |
| Deterioros y pérdidas | | 85 | 145 |
| Resultados por enajenaciones y otras | | 46.797 | 88.872 |
| Resultado por la pérdida de control de participaciones consolidadas | | (401) | - |
| Resultados excepcionales | 19 | 193.973 | 69.818 |
| Resultado de explotación | | 186.038 | 84.718 |
| Ingresos financieros | 21 | 67.650 | 90.872 |
| De participaciones en instrumentos de patrimonio | | 9 | 8 |
| <i>En terceros</i> | | <i>9</i> | <i>8</i> |
| De valores negociables y de otros instrumentos financieros | | 47.059 | 78.948 |
| Incorporación al activo de gastos financieros | | 20.582 | 11.916 |
| Gastos financieros | 20 | (116.878) | (111.345) |
| Por deudas con terceros | | (97.593) | (102.191) |
| Por actualización de provisiones | | (19.285) | (9.154) |
| Diferencias de cambio | | (4.267) | 543 |
| Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros | | 17 | 1.040 |
| Resultado financiero | | (53.478) | (18.890) |
| Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia | 5 | 13.902 | 3.461 |
| Deterioro y resultados por pérdida de influencia significativa de participaciones puestas en equivalencia | 5 | (877) | - |
| Resultado antes de impuestos | | 145.585 | 69.289 |
| Impuestos sobre beneficios | 13(a) | (492) | (2.506) |
| Resultado consolidado del ejercicio | | 145.093 | 66.783 |
| Resultado atribuido a socios externos | | (602) | (3.483) |
| Resultado atribuido a la Entidad Dominante | | 144.491 | 63.300 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado
correspondiente al ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2010 y 2009

A) Estado Consolidado de Ingresos y Gastos Reconocidos
correspondiente al ejercicio anual terminado
en 31 de diciembre de 2010 y 2009

(Expresado en Miles de euros)

| | Nota | 2010 | 2009 |
|---|--------|-----------------|-----------------|
| Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias | | 145.093 | 66.783 |
| Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto | | | |
| Por valoración de instrumentos financieros | | - | - |
| Por coberturas de los flujos de efectivo | | (2.559) | (1.584) |
| Subvenciones, donaciones y legados | | 329.637 | 1.153.991 |
| Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes | 9 (b) | 760 | 385 |
| Efecto impositivo | | (98.469) | (345.442) |
| Total ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto | | 229.369 | 807.350 |
| Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias | | | |
| Por valoración de instrumentos financieros | | - | - |
| Por coberturas de los flujos de efectivo | | - | - |
| Subvenciones, donaciones y legados | | (56.609) | (51.797) |
| Efecto impositivo | 13 (a) | 16.978 | 15.525 |
| Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias | | (39.631) | (36.272) |
| Total de ingresos y gastos reconocidos | | 334.831 | 837.861 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado correspondiente al ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2010 y 2009

B) Estado Total de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado correspondiente al ejercicio anual terminado el
31 de diciembre de 2010 y 2009

(Expresado en Miles de euros)

| | Aportaciones Patrimoniales | | | Reservas y resultados de ejercicios anteriores (nota 9 (b)) | Resultado del ejercicio | Ajustes por cambios de valor | Subvenciones, donaciones y legados recibidos (nota 10) | Socios Externos (nota 9(e)) | Total |
|---|---|---|----------------------------------|---|-------------------------|------------------------------|--|-----------------------------|-------------------|
| | Otras Aportaciones patrimoniales (nota 9 (a)) | Patrimonio recibido en adscripción (nota 9) | Total Aportaciones Patrimoniales | | | | | | |
| Saldo al 31 de diciembre de 2008 (*) | 15.093.381 | 99.159 | 15.192.540 | (136.911) | (5.280) | - | 4.718.894 | 12.376 | 19.781.619 |
| Ajustes por adaptación a la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo | - | - | - | - | - | - | 450.011 | - | 450.011 |
| Otras variaciones | - | - | - | 77 | (1.623) | - | (1.009) | - | (2.555) |
| Saldos ajustados al 1 de enero de 2009 (*) | 15.093.381 | 99.159 | 15.192.540 | (136.834) | (6.903) | - | 5.167.896 | 12.376 | 20.229.075 |
| Ingresos y gastos reconocidos | - | - | - | 385 | 63.300 | (1.584) | 772.249 | 3.511 | 837.861 |
| Operaciones con socios o propietarios | | | | | | | | | |
| Aumentos de aportaciones patrimoniales | 115 | - | 115 | - | - | - | - | - | 115 |
| Distribución de dividendos | - | - | - | - | - | - | - | (2.714) | (2.714) |
| Otras variaciones del patrimonio neto | - | - | - | (6.809) | 6.903 | - | - | - | 94 |
| Saldo al 31 de diciembre de 2009 | 15.093.496 | 99.159 | 15.192.655 | (143.258) | 63.300 | (1.584) | 5.940.145 | 13.173 | 21.064.431 |
| Ingresos y gastos reconocidos | - | - | - | 761 | 144.491 | (2.138) | 191.115 | 602 | 334.831 |
| Operaciones con socios o propietarios | | | | | | | | | |
| Aumentos de aportaciones patrimoniales | 169 | - | 169 | - | - | - | - | - | 169 |
| Incremento (reducción) de Patrimonio Neto resultante de una combinación de negocios | - | - | - | 11.070 | - | - | (6) | (8.981) | 2.083 |
| Otras variaciones del patrimonio neto | - | - | - | 62.876 | (63.300) | - | - | - | (424) |
| Saldo al 31 de diciembre de 2010 | 15.093.665 | 99.159 | 15.192.824 | (68.551) | 144.491 | (3.722) | 6.131.254 | 4.794 | 21.401.090 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado correspondiente al
ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2010 y 2009

(Expresado en Miles de euros)

| | <u>2010</u> | <u>2009</u> |
|--|--------------------|--------------------|
| Flujos de efectivo de las actividades de explotación | | |
| Resultado del ejercicio antes de impuestos | 145.585 | 69.289 |
| Ajustes del resultado | 244.204 | 75.081 |
| Amortización del inmovilizado (+) | 274.099 | 255.361 |
| Correcciones valorativas por deterioro (+/-) | (3.830) | 12.141 |
| Variación de provisiones (+/-) | 56.037 | 21.920 |
| Imputación de subvenciones (-) | (56.556) | (51.740) |
| Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (+/-) | (46.799) | (88.871) |
| Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros (+/-) | 809 | (1.040) |
| Ingresos financieros (-) | (72.889) | (90.872) |
| Gastos financieros (+) | 116.878 | 111.345 |
| Diferencias de cambio (+/-) | 3.451 | 43 |
| Otros ingresos y gastos (-/+) | (24.214) | (98.426) |
| Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia neto de dividendos | (2.782) | 5.220 |
| Cambios en el capital corriente | (920.300) | 639.157 |
| Existencias (+/-) | (21.067) | (25.294) |
| Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-) (nota 6.2.d.3) | (1.212.429) | 595.366 |
| Otros activos corrientes (+/-) | (11) | 3.508 |
| Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-) | 288.403 | 36.284 |
| Otros pasivos corrientes (+/-) | (156.101) | (89.993) |
| Otros activos y pasivos no corrientes (+/-) | 180.905 | 119.286 |
| Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación | (60.237) | (39.801) |
| Pagos de intereses (-) | (84.685) | (110.589) |
| Cobros de dividendos (+) | 5.247 | 8 |
| Cobros de intereses (+) | 15.949 | 53.044 |
| Pagos (cobros) por impuesto sobre beneficios (-/+) | 10.524 | 22.608 |
| Otros pagos (cobros) (-/+) | (7.272) | (4.872) |
| Flujos de efectivo de las actividades de explotación | (590.748) | 743.726 |
| Flujos de efectivo de las actividades de inversión | | |
| Pagos por inversiones (-) | (3.816.032) | (3.996.868) |
| Empresas asociadas | (5.569) | (1.212) |
| Inmovilizado material, intangible e inmobiliario | (3.808.412) | (3.992.824) |
| Otros activos financieros | (2.051) | (2.832) |
| Cobros por desinversiones (+) | 10.471 | 1.086.017 |
| Empresas asociadas | 594 | 3.225 |
| Otros activos financieros | - | 1.077.000 |
| Otros activos | 9.877 | 5.792 |
| Flujos de efectivo de las actividades de inversión | (3.805.561) | (2.910.851) |
| Flujos de efectivo de las actividades de financiación | | |
| Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio | 1.168.205 | 230.479 |
| Subvenciones, donaciones y legados recibidos | 1.168.205 | 230.479 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DE PENDIENTES

Estados de Flujos de Efectivo Consolidado correspondiente
al ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2010 y 2009

(Expresado en Miles de euros)

| | <u>2010</u> | <u>2009</u> |
|---|---------------------------|-------------------------|
| Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero | 2.161.594 | 1.476.351 |
| Emisión | 2.204.253 | 1.506.339 |
| Deudas con entidades de crédito (+) | 1.868.780 | 1.100.000 |
| Otras deudas (+) | 335.473 | 406.339 |
| Devolución y amortización de | (42.659) | (29.988) |
| Deudas con entidades de crédito (-) (nota 12.1) | (41.221) | (29.170) |
| Deudas con empresas asociadas | (333) | - |
| Otras deudas (-) | (1.105) | (818) |
| Pagos por dividendos y remuneración de otros instrumentos de Patrimonio | - | (2.714) |
| Dividendos (-) | - | (2.714) |
| Flujos de efectivo de las actividades de financiación | <u>3.329.799</u> | <u>1.704.116</u> |
| Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes | <u>(1.066.510)</u> | <u>(463.009)</u> |
| Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio | 1.244.180 | 1.707.189 |
| Efectivo o equivalentes al final de ejercicio | 177.670 | 1.244.180 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

(1) Actividades de la Entidad Dominante y sociedades consolidadas, entorno Jurídico-Legal

La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, ADIF o la Entidad) fue creada por la Ley de Bases de 24 de enero de 1941, bajo la denominación de Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (en adelante, Renfe).

Hasta 31 de diciembre de 2004, correspondía a Renfe, de acuerdo con la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, explotar los ferrocarriles de la Red Nacional Integrada, los que no formando parte de ésta correspondiesen a la competencia del Estado y cuya gestión le fuese encomendada por éste, los de competencia de las Comunidades Autónomas o de los Ayuntamientos cuando dichas entidades le encomendasen su gestión y realizar la construcción de nuevas líneas ferroviarias que le fuesen encomendadas por el Estado y, en su caso, por las Comunidades Autónomas o por los Ayuntamientos.

Con fecha 31 de diciembre de 2004 entró en vigor la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en adelante LSF, que tiene como objetivo no sólo la incorporación al Derecho español de diversas directivas comunitarias que establecen un nuevo marco para este sector, sino también una completa reordenación del sector ferroviario estatal, sentando las bases que permiten una progresiva entrada de nuevos actores en este mercado. Para alcanzar estos objetivos, se regula la administración de las infraestructuras ferroviarias y se encomienda esta función a Renfe, que pasa a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, manteniendo su naturaleza jurídica de entidad pública empresarial e integrando, además, a la Entidad Pública Empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, GIF). ADIF puede, según la citada ley, construir, de acuerdo con lo que determine el Ministerio de Fomento, infraestructuras ferroviarias con cargo a sus propios recursos o mediante recursos ajenos. Asimismo, administrará las infraestructuras de su titularidad y aquellas otras cuya administración se le encomiende mediante un convenio.

La Ley contempla, adicionalmente, la creación de una nueva entidad pública empresarial denominada Renfe-Operadora, que se encargará de la prestación del servicio de transporte ferroviario. Esta Entidad asume, a la fecha de entrada en vigor de la LSF, los medios y activos que Renfe tenía afectos a la prestación de dicho servicio, los cuales fueron determinados por el Ministerio de Fomento mediante la Orden Ministerial 2909/2006.

Adicionalmente, la Entidad es cabecera de un grupo compuesto por varias sociedades que tienen como actividades principales la prestación de servicios accesorios a la gestión de la infraestructura ferroviaria y formula cuentas anuales consolidadas de ADIF y sus sociedades dependientes. En el anexo I se detallan las empresas del grupo y multigrupo, así como las participaciones minoritarias en entidades en las cuales ADIF tiene una influencia significativa.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

Las principales funciones de ADIF se describen a continuación:

- La construcción de infraestructuras ferroviarias con recursos del Estado o de terceros, de acuerdo con el correspondiente convenio. En este sentido, ADIF se subroga a partir de 31 de diciembre de 2004 en la posición de GIF respecto a las encomiendas de construcción que hasta la fecha de entrada en vigor del Estatuto de ADIF habían sido efectuadas a favor de dicha entidad. (Véase nota 4)
- La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad y de las que se le encomienden. En concreto, se encomienda a ADIF la administración de la red de titularidad del Estado que a la fecha de entrada en vigor del Estatuto de la Entidad esté siendo administrada por RENFE, así como la de aquellas líneas cuya administración había sido encomendada a GIF.
- La prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares al servicio del transporte ferroviario.
- La gestión, liquidación y recaudación de las tasas previstas en la LSF, incluidos los cánones por utilización de infraestructuras ferroviarias.

Por otra parte, ADIF no podrá prestar servicios de transporte ferroviario, salvo en aquellos supuestos en que sea inherente a su propia actividad.

(a) Estatuto de ADIF

El Estatuto de ADIF fue aprobado mediante el Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, que entró en vigor el 31 de diciembre de 2004, cuyos aspectos más destacables son los siguientes:

- ADIF se configura como una entidad pública empresarial de las previstas 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, adscrita al Ministerio de Fomento a través de la Secretaría General de Infraestructuras.
- Los Ministerios de Economía y Hacienda y Fomento podrán encomendar a ADIF la administración de las infraestructuras de titularidad del Estado mediante los correspondientes convenios o contratos - programas.
- ADIF tiene su propio patrimonio, distinto del de la Administración General del Estado (en adelante, AGE) e integrado por el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de su titularidad. En todo caso, los bienes y derechos que a continuación se enumeran se consideran de titularidad de ADIF:
 - a) Los bienes y derechos que, en la fecha de entrada en vigor de la LSF, eran de titularidad de la entidad pública empresarial GIF o que estaban adscritos a la misma.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

- b) Los bienes y derechos que, en la fecha de entrada en vigor de la citada Ley, eran patrimoniales de RENFE, salvo aquellos que el Ministerio de Fomento determine, mediante orden ministerial, como necesarios para la prestación del servicio de transporte ferroviario. Las instalaciones para la prestación de servicios de telecomunicaciones en líneas convencionales, diferentes de las que se destinan al servicio de la vía, tendrán la consideración de bienes patrimoniales de ADIF.
 - c) Los bienes y derechos patrimoniales de titularidad estatal que, en la fecha de entrada en vigor de la Ley, estaban adscritos a RENFE, salvo aquellos que el Ministerio de Fomento determine, mediante orden, como necesarios para la prestación del servicio de transporte ferroviario.
 - d) Todos los bienes de dominio público o patrimoniales que configuran la denominada línea de alta velocidad Madrid - Sevilla.
 - e) Todas las estaciones, terminales y otros bienes inmuebles que resulten permanentemente necesarios para la prestación de los servicios que constituyen su actividad.
- ADIF podrá efectuar todo tipo de operaciones financieras, de acuerdo con lo establecido en la Ley General Presupuestaria y con sujeción a los límites previstos en las leyes de presupuestos anuales.
 - ADIF mantendrá un régimen de contabilidad separada de sus actividades de construcción y administración, desglosando la correspondiente a las infraestructuras de su titularidad y de titularidad del Estado, y de prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares.

(b) Contrato - Programa

Con fecha 16 de febrero de 2007, el Ministerio de Economía y Hacienda, el Ministerio de Fomento y ADIF suscribieron el Contrato - Programa para el período 2007 - 2010, (en adelante, C-P 2007-2010), que ha sido prorrogado hasta el 30 de junio de 2011 mediante el acuerdo suscrito por las partes el pasado 30 de diciembre de 2010. Los principales compromisos incluidos en el C - P 2007-2010 se resumen a continuación:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

- El Contrato - Programa tiene un período de vigencia que comprende del 1 de enero de 2007 al 31 de diciembre de 2010. No obstante, también regulariza los Convenios suscritos por los Ministerios de Economía y Hacienda y Fomento y ADIF el 15 de septiembre de 2005 y el 28 de febrero de 2006 para la gestión y el mantenimiento de la Red de Titularidad del Estado, durante los ejercicios 2005 y 2006, respectivamente. Las previsiones de resultados de ADIF y de sus áreas de actividad incluidas en el Contrato Programa fueron estimadas con los criterios del Plan General de Contabilidad vigente en la fecha de suscripción del mismo, por lo que las liquidaciones de los resultados del mismo para los ejercicios 2008 y siguientes son preparados a partir de los registros contables de la Entidad ajustados a la citada norma. Con fecha 30 de diciembre de 2010 fue suscrita la prórroga hasta el 30 de junio de 2011 del Contrato Programa citado anteriormente.
- Además contempla las inversiones de reposición y mejora efectuadas por ADIF en la Red de Titularidad del Estado en los ejercicios 2005 y 2006 por importes de 537.308 y 358.259 miles de euros, respectivamente.
- Las obligaciones adquiridas por ADIF son las siguientes:
 - Alcanzar el siguiente resultado establecido para cada una de las Áreas de actividad involucradas: Mantenimiento de Infraestructura, Circulación y Seguridad en la Circulación:

| | (Miles de Euros) | | | | | |
|--|------------------|-------------------|-------------------|---------------|---------------|---------------|
| | Cierre 2005 | Previsión 2006 | Contrato Programa | | | |
| | | | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| Mantenimiento de Infraestructura | (24.456) | (16.502) | (12.201) | 388 | 11.215 | 28.354 |
| Circulación | (25.051) | (5.417) | 1.689 | 9.775 | 18.498 | 30.673 |
| Seguridad en la Circulación | (395) | (282) | 799 | 669 | 827 | 1.291 |
| Total Administración Red Convencional | (49.902) | (22.201) | (9.714) | 10.831 | 30.539 | 60.318 |
| Expediente de Regulación de Empleo (ERE) | - | (44.037) | (37.616) | (39.682) | (41.851) | (73.891) |

- Lograr el siguiente resultado de ADIF:

| | (Miles de Euros) | | | | | |
|------------|------------------|-------------------|-------------------|----------|----------|-----------|
| | Cierre 2005 | Previsión 2006 | Contrato Programa | | | |
| | | | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| TOTAL ADIF | (110.682) | (110.165) | (105.144) | (15.462) | (99.645) | (109.030) |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

- Llevar a cabo un Plan de Recursos Humanos que adecue la plantilla a las necesidades y objetivos de gestión de ADIF, como se refleja en el siguiente cuadro:

| | (Nº de Personas) | | | | | |
|----------------|------------------|-----------|-------------------|--------|--------|--------|
| | Cierre | Previsión | Contrato Programa | | | |
| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| PLANTILLA ADIF | 14.744 | 14.502 | 14.291 | 14.053 | 13.811 | 13.349 |

Los objetivos fundamentales del referido Plan de Recursos Humanos son la contención de los gastos de personal y la mejora de la productividad, fijándose ADIF el siguiente objetivo de evolución de los ingresos comerciales por empleado:

| | <u>31/12/2007</u> | <u>31/12/2010</u> |
|---------------------------------------|-------------------|-------------------|
| Ingresos comerciales / Plantilla ADIF | 57.180 | 93.365 |

El principal instrumento para el logro de los objetivos descritos es el Expediente de Regulación de Empleo para el período 2006 - 2010, al cual se prevé que puedan acogerse 2.500 trabajadores, con los siguientes costes:

| | Miles de euros | | | | |
|-------|----------------|--------|--------|--------|--------|
| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| TOTAL | 44.037 | 37.616 | 39.682 | 41.851 | 73.891 |

- Efectuar los gastos e inversiones encomendados por el Ministerio de Fomento a ADIF en la Red de Titularidad del Estado, tanto en lo relativo a la Red Convencional, como en la Red de Altas Prestaciones. Dado el carácter plurianual de las inversiones encomendadas a ADIF, durante el período de vigencia del Contrato - Programa, se generarán compromisos de inversión para ejercicios posteriores al año 2.010 cuyo importe no podrá exceder de 1.000 millones de euros.

La AGE deberá efectuar las siguientes aportaciones económicas, de acuerdo con lo previsto en el Contrato - Programa:

| | Miles de euros (IVA incluido) | | | |
|---|-------------------------------|------------|------------|------------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| Por el mantenimiento, explotación y gestión de la Red de Titularidad del Estado | 783.120,00 | 832.054,17 | 884.049,22 | 939.346,49 |
| Inversiones encomendadas por el Ministerio de Fomento en la Red Convencional de Titularidad del Estado | 481.097,00 | 521.887,00 | 544.648,00 | 579.505,00 |
| Inversiones encomendadas por el Ministerio de Fomento en la Red de Altas Prestaciones de Titularidad del Estado | 439.903,00 | 330.000,00 | 394.317,00 | 551.011,00 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

Asimismo, como consecuencia de la prórroga del Contrato-Programa suscrita el pasado día 30 de diciembre de 2010, la AGE se compromete a realizar las siguientes aportaciones económicas para el periodo comprendido entre los meses de enero y junio de 2011

| | Miles de euros (IVA incluido) |
|---|--|
| Por el mantenimiento, explotación y gestión de la Red de Titularidad del Estado | 424.346,69 |
| Inversiones encomendadas por el Ministerio de Fomento en la Red Convencional de Titularidad del Estado | 177.500,00 |
| Inversiones encomendadas por el Ministerio de Fomento en la Red de Altas Prestaciones de Titularidad del Estado | 199.084,50 |

- Las aportaciones para inversiones en la Red de Titularidad del Estado incorporan un incremento del 2% hasta la cifra de 500 millones de euros y un 1% sobre el exceso, en concepto de costes indirectos y gastos generales de esta actividad. También se han deducido las ayudas recibidas de la Unión Europea y las subvenciones percibidas en el marco de Acuerdos con Comunidades Autónomas, Corporaciones Locales u otros organismos, ligados a las inversiones realizadas.
- La valoración de los niveles de prestación de servicio de la infraestructura ferroviaria que conforma la Red de Titularidad del Estado se basa en un conjunto de indicadores vinculados a parámetros de calidad, confort, fiabilidad, disponibilidad, seguridad y puntualidad.
- Asimismo, la AGE efectuará las siguientes aportaciones económicas para la cobertura de las inversiones de reposición y mejora realizadas por ADIF en los ejercicios 2005 y 2006:

| | Miles de euros (IVA incluido) | |
|-----------------------------|--------------------------------------|----------------|
| | 2005 | 2006 |
| Red Convencional del Estado | 537.308 | 358.259 |
| Ourense-Santiago | 145.533 | 153.307 |
| TOTAL | 682.841 | 511.566 |

- Los gastos relativos a este concepto, de acuerdo con la modificación del Contrato - Programa suscrita el día 18 de diciembre de 2007, se comprometerán y pagarán a la entidad a que corresponda en función del convenio que suscriba (véase apartado (c) siguiente) y por el importe de las mismas en el ejercicio presupuestario en el que se establezcan las correspondientes consignaciones. Sin perjuicio de lo anterior, y en los términos previstos en el antes mencionado Convenio, se realizará la oportuna liquidación de los ejercicios 2005 y 2006, que se efectuará conforme al procedimiento establecido en la cláusula 13 del Contrato - Programa que se describe en párrafos posteriores.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

- Para la financiación de la red ferroviaria de titularidad de ADIF se incluye en la cláusula adicional primera del Contrato-Programa la programación prevista de aportaciones patrimoniales del Estado para el período 2008- 2010, así como una estimación de las operaciones de crédito que se prevé autorizar en dicho período, según el siguiente desglose:

| | (Datos en miles de euros) | | |
|--------------------------------------|---------------------------|----------|----------|
| | AÑO 2008 | AÑO 2009 | AÑO 2010 |
| Aportaciones patrimoniales previstas | 1.352.277 | 352.587 | 500.000 |

| | (Datos en miles de euros) | | |
|------------------------|---------------------------|----------|----------|
| | AÑO 2008 | AÑO 2009 | AÑO 2010 |
| Endeudamiento previsto | 700.000 | 300.000 | 800.000 |

- La Ley 26/2009 de 23 diciembre, que aprobó los Presupuestos Generales del Estado para el año 2010, incluye una consignación de crédito a favor de ADIF por un importe total de 1.600.000 miles de euros para la financiación de la red ferroviaria de su titularidad, que se registra como Aportación Patrimonial. Esta consignación de crédito a favor de ADIF ha sido reducida en 400.000 miles de euros y en 623.300 miles de euros según acuerdos de Consejo de Ministros de fechas 29 de enero de 2010 y 24 de mayo de 2010, respectivamente. Finalmente, en aplicación de la política de austeridad de la Administración General del Estado, no se ha percibido cantidad alguna por este concepto en el ejercicio 2010. Asimismo, en esta Ley se autoriza un incremento neto máximo del endeudamiento de la Entidad para el ejercicio 2010 por importe de 2.100.000 miles de euros.
- La Ley 39/2010, de 22 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2011, establece una autorización para el incremento neto máximo del endeudamiento a largo plazo con entidades financieras, proveedores y por emisiones de valores de renta fija por importe de 2.285.000 miles de euros y una consignación de crédito a favor de ADIF para la financiación de la red ferroviaria de su titularidad por importe de 574.000 miles de euros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

- Se establece una Comisión de Seguimiento del Contrato - Programa formada por tres representantes de cada uno de los organismos firmantes del mismo, Ministerios de Economía y Hacienda y Fomento y ADIF, cuyas funciones serán las siguientes:
 - ✓ Controlar la ejecución del Contrato - Programa.
 - ✓ Conocer, y aprobar si procede, las conclusiones de los grupos de trabajo que se hubiesen creado como consecuencia del Contrato - Programa.
 - ✓ Aprobar las propuestas anuales de liquidación de las aportaciones económicas y llevar un control del saldo resultante de las mismas con respecto a las dotaciones consignadas en los Presupuestos Generales del Estado.
 - ✓ Informar anualmente a la Comisión Delegada de Asuntos Económicos del cumplimiento de los objetivos del Contrato - Programa.
 - ✓ Interpretar el Contrato - Programa.
 - ✓ Aquellas otras que se deriven del Contrato - Programa o le sean conferidas por el Gobierno.

- Asimismo, se establece un procedimiento de liquidación de las aportaciones económicas de la AGE, siendo la Comisión de Seguimiento la responsable de emitir el informe de liquidación que tendrá carácter anual, realizándose la liquidación definitiva a la finalización del Contrato- Programa. La liquidación será efectuada, con base en la propuesta presentada por ADIF una vez sometida al informe de auditoría de la Intervención General de la Administración del Estado, de forma separada para las actuaciones de mantenimiento, gestión y explotación, para las inversiones encomendadas por el Ministerio de Fomento en la Red Convencional y en la Red de Altas Prestaciones de Titularidad del Estado. Los procedimientos específicos de liquidación de cada una de estas rúbricas se describen a continuación:
 - ✓ Actividades de mantenimiento, gestión y explotación: la Comisión de Seguimiento, en función de la cuantía y sentido de las desviaciones obtenidas en esta rúbrica, definidas como la diferencia existente entre las pérdidas estimadas en el Contrato - Programa para estas actividades y las pérdidas reales, propondrá al Ministerio de Fomento el incremento o disminución de las inversiones previstas en la Red de Titularidad del Estado del ejercicio siguiente.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

- ✓ Actividades de inversión: la cantidad anual devengada a cargo de la AGE será la resultante de las certificaciones reales presentadas por ADIF y calculadas de forma acumulada hasta el ejercicio objeto de liquidación con el límite máximo de la suma de las consignaciones previstas para estas actividades en el Contrato - Programa, calculadas también de forma acumulada, autorizándose una anticipación del 10% de las inversiones anuales previstas, cuyo devengo con cargo a la AGE se producirá según el calendario previsto en el Contrato - Programa.

Con relación a los convenios suscritos por el Ministerio de Economía y Hacienda, el Ministerio de Fomento y ADIF para los ejercicios 2005 y 2006, referentes a la administración de la Red de titularidad del Estado, se acuerda considerar como fijas y no sujetas a liquidación las aportaciones de la AGE consignadas en los respectivos Presupuestos Generales del Estado.

(c) Convenios para la promoción de las inversiones en la Red de Titularidad del Estado prevista en el Contrato - Programa.

El Ministerio de Fomento, ADIF y la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A. (en adelante, SEITTSA) han suscrito dos convenios para la promoción de las inversiones en la Red de Titularidad del Estado previstas en el Contrato Programa.

El primero de los dos convenios mencionados fue el suscrito con fecha 27 de junio de 2007, modificado mediante el acuerdo firmado el día 20 de diciembre de 2007 y la Adenda suscrita el pasado día 30 de diciembre de 2010. A continuación se resumen sus principales características:

- Su objeto es la promoción por la SEITTSA de las actuaciones en la Red de Titularidad del Estado encomendadas a ADIF en desarrollo de lo establecido en el Contrato - Programa.
- Las referidas actuaciones se concretarán mediante Resoluciones de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación del Ministerio de Fomento, en las que se determinará el alcance de la encomienda, su importe y la distribución por anualidades.
- Estas actuaciones serán contratadas por ADIF y en su coste se incluirán los relativos a la ejecución de las obras, incorporando el desvío de servicios, las expropiaciones e indemnizaciones, las obligaciones correspondientes a las aportaciones al 1% establecido en la Ley 16/1985, de 25 de julio, de Patrimonio Histórico Español, así como el coste de las asistencias técnicas, en su caso, necesarias para dicha ejecución y para la redacción o supervisión de los proyectos.
- Los ingresos que pudiera generar ADIF por su participación en los programas de financiación europea o mediante Convenios suscritos con otras administraciones para la ejecución de estas inversiones, se deducirán de su coste.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

- Asimismo, en concepto de costes indirectos y gastos generales ADIF imputará un 2% del coste de la inversión hasta la cifra de 500 millones de euros y un 1% sobre el exceso. SEITTSA, a su vez, percibirá en concepto de gastos de promoción un 0,25%.
- Estas actuaciones serán financiadas por SEITTSA con cargo a sus fondos propios y se incorporarán a su Balance.
- La Administración General del Estado aportará a SEITTSA las consignaciones presupuestarias necesarias para la cobertura del coste de estas actuaciones, de acuerdo con las siguientes anualidades concordantes con las establecidas en Contrato - Programa para el período 2007 - 2010, que tendrá el carácter de aportaciones máximas anuales, estando condicionada su efectividad a la aprobación de las Resoluciones de encomienda.

| | | Datos en miles de euros. IVA incluido | | | | | |
|--------------------------|--|---------------------------------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| | | Año 2007 | Año 2008 | Año 2009 | Año 2010 | Año 2011 | TOTAL |
| ENCOMIENDAS PREVISTAS | | 479.897,26 | 520.585,54 | 543.289,78 | 404.987,53 | 173.072,32 | 2.121.832,43 |
| 0,25 GASTOS SEITTSA | | 1.199,74 | 1.301,46 | 1.358,22 | 1.012,47 | 433,68 | 5.304,57 |
| TOTAL | | 481.097,00 | 521.887,00 | 544.648,00 | 406.000,00 | 173.505,00 | 2.127.137,00 |

La adenda suscrita el pasado día 30 de diciembre de 2010 establece, en su acuerdo segundo, que SEITTSA procederá a abonar a ADIF en el ejercicio 2010 el importe de las inversiones ejecutadas en aplicación de este convenio siempre que dispongan de recursos de aportaciones procedentes de este u otro Convenio, en base al principio de caja única.

- La administración de las infraestructuras incluidas en el Convenio será realizada por ADIF.
- Este Convenio y su modificación contemplan también la regularización de las inversiones de mejora y reposición llevadas a cabo por ADIF en los ejercicios 2005 y 2006. Las anualidades previstas para esta finalidad son las siguientes:

| Datos en miles de euros. IVA incluido | | |
|---------------------------------------|---------|---------|
| 2007 | 2008 | TOTAL |
| 680.024 | 206.182 | 886.206 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

El segundo de los convenios citados fue suscrito con fecha 21 de noviembre de 2007 y modificado mediante adenda firmada el día 20 de diciembre de 2007 y sus principales características son las siguientes:

- Su objeto es la promoción por la SEITTSA de las inversiones en la línea de alta velocidad Madrid - Galicia, tramo Ourense - Santiago de Compostela conforme a la encomienda que el Ministerio de Fomento realiza a ADIF, mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de fecha 21 de noviembre de 2007.
- El coste de esta actuación incluirá los relativos a la ejecución de las obras, incorporando el desvío de servicios, las expropiaciones e indemnizaciones, las obligaciones correspondientes a las aportaciones al 1% establecido en la Ley 16/1985, de 25 de julio, de Patrimonio Histórico Español, así como el coste de las asistencias técnicas, en su caso, necesarias para dicha ejecución y para la redacción o supervisión de los proyectos.
- Los ingresos que pudiera generar ADIF por su participación en los programas de financiación europea para la ejecución de esta inversión, se deducirán de su coste.
- ADIF, en concepto de costes indirectos y gastos generales, imputará un 1% del coste de la inversión. Asimismo, SEITTSA percibirá en concepto de gastos de promoción un 0,15%.
- La Administración General del Estado aportará a SEITTSA las consignaciones presupuestarias necesarias para la cobertura del coste de esta actuación, de acuerdo con las siguientes anualidades concordantes con las establecidas en Contrato - Programa para el período 2007 - 2010, que tendrán el carácter de aportaciones máximas anuales:

| | Datos en euros. IVA incluido | | | | |
|--|------------------------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| | AÑO 2007 | AÑO 2008 | AÑO 2009 | AÑO 2010 | TOTAL |
| OURENSE SANTIAGO 0,15% GASTOS SEITTSA | 439.244.134 | 329.505.741 | 393.726.410 | 550.185.721 | 1.712.662.006 |
| | 658.866 | 494.259 | 590.590 | 825.279 | 2.568.994 |
| TOTAL | 439.903.000 | 330.000.000 | 394.317.000 | 551.011.000 | 1.715.231.000 |

- La Administración de las infraestructuras incluidas en el Convenio será realizada por ADIF.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

- Este Convenio y su adenda contemplan también la regularización de las inversiones de mejora y reposición llevadas a cabo por ADIF en los ejercicios 2005 y 2006. Las anualidades previstas para esta finalidad son las siguientes:

| Datos en euros. IVA incluido | | | |
|------------------------------|---------------|---------------|----------------|
| 2007 | 2008 | 2009 | TOTAL |
| 269.976.000,00 | 28.863.000,00 | 21.894.595,54 | 320.733.595,54 |

(d) Encomiendas para la ejecución de inversiones en la Red de Titularidad del Estado.

En el desarrollo del Contrato - Programa, el Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría de Estado de Infraestructura y Planificación, ha encomendado a ADIF la ejecución de las inversiones en la Red de Titularidad del Estado que a continuación se describen, mediante seis resoluciones de fechas 27 de junio de 2007, 16 de octubre de 2007, 17 de diciembre de 2007, 2 de diciembre de 2008, 30 de diciembre de 2009 y 30 de diciembre de 2010:

| | (Datos en miles de euros) | | | | | | |
|--|---------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------------------|--------------------|------------------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | Total periodo 2007/2010 | Resto 2011/2014 | TOTAL |
| Actuaciones en Cercanías. Estaciones y red | 7.390 | 47.690 | 33.910 | 62.914 | 151.904 | 135.481 | 287.385 |
| Actuaciones en Mercancías. Terminales y red. | 50 | 250 | 1.850 | 28.508 | 30.658 | 24.943 | 55.601 |
| Mejoras de la seguridad y funcionalidad de red ferroviaria. | 59.180 | 74.070 | 80.670 | 79.503 | 293.423 | 20.326 | 313.749 |
| Actuaciones de modernización de activos | 32.585 | 42.910 | 37.100 | 45.984 | 158.579 | 146.633 | 305.212 |
| Plan de renovaciones integrales | 55.500 | 148.556 | 194.080 | 159.394 | 557.530 | 39.449 | 596.979 |
| Otras actuaciones estratégicas | - | - | 1.000 | 2.250 | 3.250 | - | 3.250 |
| Estudios, proyectos y ejecución de obras | 154.705 | 313.476 | 348.610 | 378.553 | 1.195.344 | 366.832 | 1.562.176 |
| Supresión y protección de pasos a nivel | 51.785 | 73.000 | 81.614 | 103.573 | 309.972 | 39.990 | 349.962 |
| Inversiones puntuales para la reposición y mejora de la Red de Titularidad del Estado | 154.084 | 110.609 | 113.067 | 95.934 | 473.694 | - | 473.694 |
| Actuaciones de reposición y mejora derivadas de los compromisos en que se subrogó ADIF anteriores a 31 de diciembre de 2004 | 94.089 | 17.500 | - | - | 111.589 | - | 111.589 |
| Inversiones prioritarias de reposición y mejora derivadas de los compromisos adquiridos por ADIF en el período comprendido entre 1 de enero de 2005 y la fecha de firma del Contrato - Programa | 25.234 | 6.000 | - | - | 31.234 | - | 31.234 |
| TOTAL ENCOMIENDAS | 479.897 | 520.585 | 543.291 | 578.060 | 2.121.833 | 406.822 | 2.528.655 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

(e) Convenios y otras disposiciones para la ejecución de inversiones de mejora en la Red de Cercanías y en la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado en Cataluña.

Con fecha 6 de junio de 2007 el Ministerio de Fomento, SEITTSA y ADIF suscribieron un convenio para la realización de actuaciones para la mejora de la Red Ferroviaria de Cercanías en Cataluña por un importe total de 110 millones de euros. Las inversiones objeto de este convenio se financiarán con cargo a los fondos propios de SEITTSA, mediante la aportación realizada por la AGE en los Presupuestos Generales del Estado del ejercicio 2007, y su construcción se llevará a cabo en los siguientes términos:

SEITTSA será la encargada de la licitación de los contratos de ejecución de las obras.

ADIF contratará las asistencias técnicas necesarias para la redacción de los proyectos o la dirección de obra. SEITTSA abonará a ADIF las cantidades correspondientes a dichas asistencias, así como los gastos que por desvío de los servicios afectados por las obras anticipe ADIF.

Adicionalmente, el día 7 de octubre de 2008 el Ministerio de Fomento, SEITTSA y ADIF firmaron un segundo convenio para la realización de actuaciones de mejora en la Red de Titularidad del Estado en Cataluña por un importe de 250 millones de euros. De acuerdo con lo establecido en este convenio, estas actuaciones se financiarán mediante la aportación efectuada por la AGE a SEITTSA, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado del ejercicio 2008. La construcción de estas infraestructuras se ejecutará en los siguientes términos:

SEITTSA licitará los contratos para la ejecución de obra de cuantía igual superior a 1,5 millones de euros (IVA excluido).

ADIF licitará los contratos de ejecución de obra de importe inferior a 1,5 millones de euros (IVA excluido), así como los necesarios para la redacción de proyectos y la dirección de las obras, que será llevada a cabo por esta entidad.

SEITTSA abonará a ADIF los importes que esta entidad haya abonado por los contratos suscritos, expropiaciones y otros conceptos.

En la Resolución de 7 de octubre de 2008, la Secretaría de Estado de Infraestructuras encomendó a ADIF y a SEITTSA, la ejecución de inversiones contempladas en este convenio.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

En fecha 24 de febrero de 2009, la Comisión Bilateral Generalitat- Estado, acordó, que por aplicación de la Disposición adicional 3ª del Estatuto de Autonomía de Cataluña, ADIF realizaría inversiones por valor de 170.630 miles de euros, con el siguiente desglose:

| Actuación | Importe (Miles de euros) |
|--|--------------------------|
| Actuaciones para dar continuidad a la concesión Figueres-Perpignan hasta Barcelona | 49.350 |
| Actuaciones en instalaciones logísticas | 13.910 |
| Actuaciones de accesibilidad y mejora de estaciones | 32.260 |
| Actuaciones de seguridad | 14.610 |
| Actuaciones de mejora de infraestructura, vía e instalaciones de las líneas convencionales | 60.500 |
| Total | <u>170.630</u> |

Con fecha 21 de diciembre de 2009, el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Cataluña, el Ayuntamiento de Barcelona, Adif y RENFE Operadora suscribieron la adenda al convenio de colaboración suscrito en fecha 12 de junio de 2002 para el desarrollo de las actuaciones relativas a la red de alta velocidad en la ciudad de Barcelona y la correspondiente remodelación de las infraestructuras ferroviarias. En dicha adenda se establece la aportación por la Administración General del Estado a ADIF de un total de 255.000 miles de euros para la financiación de la estación ferroviaria de la Sagrera, distribuidos en 51.000 miles de euros anuales desde el año 2009 hasta el año 2013.

(f) Otras Encomiendas y disposiciones

Mediante Resolución de fecha 25 de febrero de 2009, la Secretaría de Estado de Infraestructuras encomendó a ADIF la realización de actuaciones relativas a supresión y protección de pasos a nivel y al mantenimiento de la Red Convencional de titularidad del Estado por un importe estimado de 65.090,40 miles de euros, en virtud del Real Decreto Ley 9/2008, de 28 de noviembre, por el que se crea un fondo especial del Estado para la dinamización de la economía y el empleo.

En fecha 31 de julio de 2009 fue aprobado por el Secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, la propuesta de gasto por importe de 70.000 miles de euros, para la ejecución de las actuaciones contempladas en el Real Decreto-Ley 8/2009, de 12 de junio, por el que se concede un crédito extraordinario para el plan de modernización de estaciones.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

(g) Cánones y tasas

La LSF establece en sus artículos 74 y 75 los cánones que ha de percibir ADIF por la utilización de las infraestructuras ferroviarias por parte de los operadores de transporte ferroviario. Dichos cánones son desarrollados a través de la Orden/FOM/898/2005, de 8 de abril, por la que se fija su cuantía.

De acuerdo con lo señalado en ambas normas, los cánones ferroviarios pueden clasificarse en dos tipos:

- El canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red de Interés General, que comprende cuatro modalidades:
 - i. Acceso (modalidad A), cuya cuantía se determina en función del volumen de tráfico anual previsto en la declaración de actividad del sujeto pasivo.
 - ii. Reserva de capacidad (modalidad B), que se determina en función de los kilómetros reservados, distinguiendo por tipo de línea y hora del día que se reserva, así como por tipo de servicio de transporte y tren.
 - iii. Circulación (modalidad C), que se calcula en base a los kilómetros efectivamente utilizados, considerando los mismos parámetros establecidos en el canon de reserva de capacidad, excepto el horario.
 - iv. Tráfico (modalidad D), que se ha establecido en función del valor económico del servicio de transporte ferroviario de viajeros medido en términos de capacidad ofertada (plazas por kilómetro), considerando el tipo de línea y la hora del día en que se presta.
- El canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias, que presenta cinco modalidades:
 - i. Utilización de estaciones por parte de los viajeros (modalidad A): esta modalidad se aplica a los viajeros que utilicen el servicio de transporte ferroviario, en función de la distancia recorrida y de la categoría de la estación donde se inicie o finalice el viaje.
 - ii. Estacionamiento y utilización de andenes en las estaciones (modalidad B): se determina en función del tiempo de estacionamiento del tren y la categoría de la estación, con especial incidencia en aquellas estaciones que pueden presentar problemas de congestión (estaciones de primera categoría).
 - iii. Paso por cambiadores de ancho (modalidad C): se calcula en función de los pasos del tren por un cambiador de ancho.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

- iv. Utilización de vías de apartado (modalidad D): se calcula en función del tiempo que permanece el tren estacionado en una vía de apartado, que son las vías no consideradas de circulación en la declaración de red publicada por ADIF, y del tipo de línea a que pertenece la estación en que aquella se ubica. Sólo se aplica en las líneas de alta velocidad.
- v. Prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario: esta modalidad grava el uso del dominio público ferroviario y se determina en función de la superficie ocupada y el tipo de terreno.

Los importes devengados por cada uno de estos cánones en los ejercicios 2010 y 2009, que se presentan en el epígrafe Importe neto de la cifra de negocios de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias adjunta (véase nota 14 (a)), han sido los siguientes:

| | Miles de euros | |
|--|-----------------------|-----------------------|
| | <u>2010</u> | <u>2009</u> |
| Utilización de líneas de la Red de Interés General | 250.257 | 249.237 |
| Utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias | <u>67.974</u> | <u>69.815</u> |
| Total | <u><u>318.231</u></u> | <u><u>319.052</u></u> |

La LSF ha modificado el régimen económico y tributario de la tasa por seguridad en el transporte ferroviario de viajeros, que fue creada por la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. Constituye el hecho imponible de esta tasa la prestación del servicio de vigilancia y control de acceso, tanto de viajeros como de equipajes en las estaciones y demás recintos ferroviarios tanto de titularidad estatal como de titularidad de ADIF. Lo recaudado por esta tasa se ingresa en ADIF.

El importe devengado en el ejercicio 2010 por esta tasa asciende a 15.399 miles de euros, y el importe devengado por este concepto en el ejercicio 2009 fue de 15.091 miles de euros. Se presentan como un ingreso en la cuenta de pérdidas y ganancias de ADIF de los ejercicios 2010 y 2009 respectivamente (véase nota 14).

(2) Bases de Presentación de las Cuentas Anuales Consolidadas

(a) Imagen fiel

Las cuentas anuales consolidadas se han formulado a partir de los registros contables de ADIF y de las sociedades consolidadas (en adelante, el Grupo o el Grupo ADIF), con el objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera al 31 de diciembre de 2010 y de los resultados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto y de sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

El Grupo presenta sus cuentas anuales consolidadas de acuerdo con los principios contables y normas de valoración establecidos en el Real Decreto 1514/2007 de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad así como en base a los principios y criterios contables fijados por la Intervención General de la Administración del Estado (en adelante, IGAE) mediante resolución promulgada con fecha 30 de diciembre de 1992 (en adelante, la Resolución), que continúa en vigor en todo aquello que no se oponga a lo establecido en el citado Plan General de Contabilidad, y en el Real Decreto 1159/2010 por el que se aprueban las normas para la formulación de las cuentas anuales consolidadas.

Adicionalmente, la Entidad ha contemplado en la formulación de las cuentas anuales del ejercicio 2010 lo dispuesto en la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo, publicada en el BOE de 26 de marzo de 2010, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias.

Las cifras incluidas en las cuentas anuales están expresadas en miles de euros, salvo que se indique lo contrario.

(b) Comparación de la información

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2010 son las primeras que la Dirección de la Entidad dominante formula aplicando las Normas para la formulación de Cuentas anuales Consolidadas aprobadas por el Real Decreto 1159/2010 y el régimen transitorio que incluye el citado Real Decreto. En este sentido, de acuerdo con lo establecido en el apartado 1 a) de la Disposición Transitoria Segunda del Real Decreto 1159/2010, se han considerado las presentes cuentas anuales consolidadas como cuentas anuales consolidadas iniciales, no habiendo sido objeto de adaptación a los nuevos criterios las cifras comparativas relativas al ejercicio anterior, por lo que la comparación entre ambos ejercicios debe efectuarse considerando esta circunstancia.

No obstante, y de acuerdo con la disposición transitoria segunda de la Resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC) de 29 de diciembre de 2010, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con los aplazamientos de pago a proveedores en operaciones comerciales, no se presenta, en este primer ejercicio de aplicación de dicha norma, la información comparativa correspondiente.

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2009 fueron las primeras que la Entidad Dominante preparó aplicando lo dispuesto en la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo, por la que se aprobaron aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias. En este sentido, según lo dispuesto en su disposición transitoria única, la Entidad dominante optó por considerar las cuentas anuales del ejercicio 2009 como cuentas anuales iniciales a los efectos derivados de la aplicación del principio de uniformidad y del requisito de comparabilidad.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

La referida Orden Ministerial regula, entre otros aspectos, los criterios para la calificación de una subvención como no reintegrable. A este respecto en el supuesto de ejecución parcial de actuaciones de construcción, mejora o reposición de activos financiados mediante una subvención, siempre que se cumplan las restantes condiciones previstas en la norma de registro y valoración 18 del vigente Plan General de Contabilidad y a los efectos exclusivos de su calificación contable, dicha subvención se considerará como no reintegrable en proporción al gasto ejecutado.

En consecuencia, con efectos 1 de enero de 2009, la Entidad disminuyó la cuenta "Deudas transformables en subvenciones" incluida en el epígrafe "Otros pasivos financieros" por importe de 642.872 miles de euros e incrementó la partida de "Subvenciones, donaciones y legados recibidos" que forma parte del Patrimonio Neto, y la cuenta de "Pasivos por impuesto diferido" por valor de 450.010 miles de euros y 192.862 miles de euros, respectivamente.(véase notas 10 y 13 (a)).

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008 fueron las primeras que la Entidad Dominante preparó aplicando el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007. Según lo dispuesto en la Disposición Transitoria Primera del citado Decreto, la Entidad Dominante optó por valorar todos los elementos patrimoniales del balance de apertura relativos al ejercicio 2008 conforme a los principios y normas vigentes al 31 de diciembre de 2007, salvo los instrumentos financieros que se valoraron por su valor razonable.

(c) Variaciones en el Grupo de sociedades (perímetro de consolidación).

Con fecha 19 de octubre de 2010 se inscribió en el Registro Mercantil la fusión de la sociedad dependiente TIFSA con la sociedad asociada INECO. La fecha de efectos contables de la mencionada fusión fue el 1 de enero de 2010.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

Como consecuencia de este hecho, el Grupo perdió el control sobre los activos netos que dicha sociedad dependiente aportaba al grupo en la fecha de efectos contables, y que se detallan a continuación:

| | <u>Miles de Euros</u> |
|---|-----------------------------|
| Inmovilizado intangible | 234 |
| Inmovilizado material | 630 |
| Activos por impuesto diferido | 847 |
| Otros activos no corrientes | 40 |
| Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar | 74.605 |
| Inversiones financieras a corto plazo | 320 |
| Tesorería y otros activos a corto plazo | <u>5.048</u> |
| Total Activos | <u>81.724</u> |
| Subvenciones | 55 |
| Dividendo a pagar | 2.274 |
| Otros pasivos financieros no corrientes | 335 |
| Deudas a corto plazo | 10 |
| Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar | <u>47.638</u> |
| Total Pasivos | <u>50.312</u> |
| Activos netos aportados a 1 de enero de 2010 | <u><u>31.412</u></u> |

Por otra parte como consecuencia de la ecuación de canje derivada de este proceso la participación que la Entidad dominante ostenta sobre INECO se ha visto incrementada del 21,91% al 41,37% (véase nota 5).

(d) Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre y juicios relevantes en la aplicación de políticas contables.

La preparación de las cuentas anuales consolidadas del Grupo requiere la realización de estimaciones que están basadas en la experiencia histórica y en otros factores que se consideran razonables de acuerdo con las circunstancias actuales y que constituyen la base para establecer el valor de los activos y pasivos cuyo valor no es fácilmente determinable mediante otras fuentes. El Grupo revisa sus estimaciones de forma continua. No obstante, dada la incertidumbre inherente a las mismas, existe un riesgo importante de que pudieran surgir ajustes significativos en el futuro sobre los valores de los activos y pasivos afectados, de producirse un cambio significativo en las hipótesis, hechos y circunstancias en que las que se basan.

Los supuestos clave acerca del futuro, así como otros datos relevantes sobre la estimación de la incertidumbre y los juicios relevantes en la aplicación de las políticas contables en la fecha de cierre del ejercicio, que llevan asociados un

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

riesgo importante de suponer cambios significativos en el valor de los activos o pasivos de próximos ejercicios son los siguientes:

- Amortización de las infraestructuras de alta velocidad: La amortización de los inmovilizados materiales integrados en las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad exige la realización de estimaciones para determinar su vida útil, así como la depreciación que sufren por su normal funcionamiento y utilización. La Dirección de la Entidad Dominante ha tenido que estimar dicha depreciación en función de la utilización de estas instalaciones durante su vida útil, considerando diferentes hipótesis en cuanto a la evolución de los tráficos ferroviarios en función de la demanda esperada.
- Pasivo por indemnizaciones por cese: Para valorar el pasivo por indemnizaciones por cese en el marco del Plan Social 2006 - 2010, la Dirección de la Entidad Dominante ha estimado el colectivo de empleados que se acogerá al mismo y las fechas en que causarán baja en base a las hipótesis consideradas. Para la determinación del valor actual de estas obligaciones se ha utilizado una tasa de descuento adecuada.
- Pasivos por retribuciones a largo plazo al personal de prestación definida: La valoración de estos compromisos requiere la realización por parte de la Dirección de la Entidad Dominante de diversas hipótesis actuariales y financieras que se describen en la nota 11.
- Activos por impuesto diferidos: Para determinar el importe de los activos por impuesto diferido a registrar, la Dirección de la Entidad evalúa la probabilidad de disponer de ganancias fiscales futuras así como sus importes y las fechas en que se obtendrían (véase nota 13 (a)).
- Deterioro de valor del inmovilizado no financiero (véase nota 3(f)).
- Determinación del carácter comercial o no comercial de las permutas de inmovilizado no financiero (véase nota 3(f)).

(3) Normas de Registro y Valoración

(a) Sociedades dependientes

Se consideran sociedades dependientes aquellas sobre las que la Entidad, directa o indirectamente, a través de dependientes, ejerce control, según lo previsto en el art. 42 del Código de Comercio.

A los únicos efectos de presentación y desglose se consideran empresas del grupo a aquellas que se encuentran controladas por cualquier medio por una o varias personas físicas o jurídicas que actúen conjuntamente o se hallen bajo Dirección única por acuerdos o cláusulas estatutarias.

Las sociedades dependientes se han consolidado mediante la aplicación del método de integración global.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

En el Anexo I se incluye la información sobre las sociedades dependientes incluidas en la consolidación del Grupo.

Los ingresos, gastos y flujos de efectivo de las sociedades dependientes se incluyen en las cuentas anuales consolidadas desde la fecha de adquisición, que es aquella, en la que el Grupo obtiene efectivamente el control de las mismas. Las sociedades dependientes se excluyen de la consolidación desde la fecha en la que se ha perdido control.

Las transacciones y saldos mantenidos con sociedades dependientes y los beneficios o pérdidas no realizados han sido eliminados en el proceso de consolidación. No obstante, las pérdidas no realizadas han sido consideradas como un indicador de deterioro de valor de los activos transmitidos.

Las políticas contables de las sociedades dependientes se han adaptado a las políticas contables del Grupo, para transacciones y otros eventos que, siendo similares se hayan producido en circunstancias parecidas.

Las cuentas anuales o estados financieros de las sociedades dependientes utilizados en el proceso de consolidación están referidos a la misma fecha de presentación y el mismo periodo que los de la Entidad.

(b) Socios externos

Los socios externos en las sociedades dependientes adquiridas a partir del 1 de enero de 2008 (fecha de transición a las nuevas normas establecidas en el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007), se registran en la fecha de adquisición por el porcentaje de participación en el valor razonable de los activos netos identificables. Los socios externos en las sociedades dependientes adquiridas con anterioridad a dicha fecha se reconocieron por el porcentaje de participación en el patrimonio neto de las mismas en la fecha de primera consolidación. Los socios externos se presentan en el patrimonio neto consolidado del balance de situación consolidado de forma separada del patrimonio atribuido a la Sociedad. La participación de los socios externos en los beneficios o las pérdidas del ejercicio se presenta igualmente de forma separada en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

La participación del Grupo y de los socios externos en los beneficios o pérdidas y en los cambios en el patrimonio neto de las sociedades dependientes, una vez considerados los ajustes y eliminaciones derivados de la consolidación, se determina a partir de los porcentajes de participación existentes al cierre del ejercicio, sin considerar el posible ejercicio o conversión de los derechos de voto potenciales y una vez descontado el efecto de los dividendos, acordados o no, de acciones preferentes con derechos acumulativos que se hayan clasificado en cuentas de patrimonio neto.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

Los resultados y los ingresos y gastos reconocidos en patrimonio neto de las sociedades dependientes, se asignan al patrimonio neto atribuible a la Sociedad dominante y a los socios externos en proporción a su participación, aunque esto implique un saldo deudor de socios externos. Los acuerdos suscritos entre el Grupo y los socios externos se reconocen como una transacción separada.

Las operaciones de aumento y reducción de la participación de socios externos por el Grupo en una sociedad dependiente manteniendo el control, se reconocen como transacciones con instrumentos de patrimonio neto. Por lo tanto no surge un nuevo coste de adquisición en los aumentos y tampoco se reconocen resultados en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en las reducciones, sino que la diferencia entre la contraprestación entregada o recibida y el valor contable de los socios externos se reconoce en reservas de la sociedad inversora, sin perjuicio de reclasificar las reservas de consolidación y reasignar los ingresos y gastos reconocidos en patrimonio neto entre la Sociedad y los socios externos. En las operaciones de disminución de la participación del Grupo en una sociedad dependiente, los socios externos se reconocen por su participación en los activos netos consolidados, incluyendo el fondo de comercio de consolidación.

(c) Sociedades asociadas

Se consideran sociedades asociadas, aquellas sobre las que la Entidad, directa o indirectamente a través de dependientes, ejerce influencia significativa. La influencia significativa es el poder de intervenir en las decisiones de política financiera y de explotación de una empresa, sin que suponga la existencia de control o de control conjunto sobre la misma. En la evaluación de la existencia de influencia significativa, se consideran los derechos de voto potenciales ejercitables o convertibles en la fecha de cierre de cada ejercicio, considerando, igualmente, los derechos de voto potenciales poseídos por el Grupo o de terceros.

Las inversiones en sociedades asociadas se registran por el método de puesta en equivalencia desde la fecha en la que se ejerce influencia significativa hasta la fecha en la que la Entidad no puede seguir justificando la existencia de la misma. No obstante si en la fecha de adquisición cumplen las condiciones para clasificarse como activos no corrientes o grupos enajenables de elementos mantenidos para la venta, se registran a valor razonable, menos los costes de venta.

El detalle de las inversiones contabilizadas aplicando el método de puesta en equivalencia se incluye en el Anexo I.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

La adquisición de sociedades asociadas se registra aplicando el método de adquisición al que se hace referencia en el caso de sociedades dependientes. El exceso entre el coste de la inversión y el porcentaje correspondiente al Grupo en los valores razonables de los activos netos identificables, se registra como fondo de comercio, que se incluye en el valor contable de la inversión. El defecto se excluye del valor contable de la inversión y se registra como un ingreso del ejercicio en que se ha adquirido.

La participación del Grupo en los beneficios o pérdidas de las sociedades asociadas obtenidas desde la fecha de adquisición se registra como un aumento o disminución del valor de las inversiones con abono o cargo a la partida "Participación en beneficios o pérdidas de sociedades puestas en equivalencia" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada. Asimismo, la participación del Grupo en el total de ingresos y gastos reconocidos de las sociedades asociadas obtenidos desde la fecha de adquisición, se registra como un aumento o disminución del valor de las inversiones en dichas sociedades reconociéndose la contrapartida en cuentas de patrimonio neto consolidado. Las distribuciones de dividendos se registran como minoraciones del valor de las inversiones.

Para determinar la participación del Grupo en los beneficios o pérdidas, incluyendo las pérdidas por deterioro de valor reconocidas por las asociadas, se consideran los ingresos o gastos derivados de la aplicación del método de adquisición.

La participación del Grupo en los beneficios o pérdidas de las sociedades asociadas y en los cambios en el patrimonio neto, se determinan en base a la participación en la propiedad al cierre del ejercicio, sin considerar el posible ejercicio o conversión de los derechos de voto potenciales. Asimismo, su participación en los beneficios o pérdidas de las sociedades asociadas, se registra una vez considerado el efecto de los dividendos, acordados o no, correspondientes a las acciones preferentes con derechos acumulativos que se hayan clasificado en cuentas de patrimonio neto.

Las pérdidas en las sociedades asociadas que corresponden al Grupo se limitan al valor de la inversión neta, excepto en aquellos casos en los que se hubieran asumido por parte del Grupo obligaciones legales o implícitas, o bien haya efectuado pagos en nombre de las sociedades asociadas. A los efectos del reconocimiento de las pérdidas en estas sociedades, se considera inversión neta el resultado de añadir al valor contable resultante de la aplicación del método de la puesta en equivalencia, el correspondiente a cualquier otra partida que, en sustancia, forme parte de la inversión en las sociedades asociadas. Los beneficios obtenidos con posterioridad por aquellas sociedades en las que se haya limitado el reconocimiento de pérdidas al valor de la inversión, se registran en la medida que excedan de las pérdidas no reconocidas previamente.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

Los beneficios y pérdidas no realizados en las transacciones realizadas entre el Grupo y las sociedades asociadas sólo se reconocen en la medida que corresponden a participaciones de otros inversores no relacionados. Se exceptúa de la aplicación de este criterio el reconocimiento de pérdidas no realizadas que constituyan una evidencia del deterioro de valor del activo transmitido.

Las políticas contables de las sociedades asociadas han sido objeto de homogeneización temporal y valorativa en los mismos términos a los que se hace referencia en las sociedades dependientes.

Deterioro de valor

El Grupo aplica los criterios de deterioro desarrollados en el apartado de instrumentos financieros con el objeto de determinar si es necesario registrar pérdidas por deterioro adicionales a las ya registradas en la inversión neta en la sociedad asociada o en cualquier otro activo financiero mantenido con la misma como consecuencia de la aplicación del método de la puesta en equivalencia.

El cálculo del deterioro se determina como resultado de la comparación del valor contable correspondiente a la inversión neta en la sociedad asociada con su valor recuperable, entendiéndose por valor recuperable el mayor del valor en uso o valor razonable menos los costes de venta.

La pérdida por deterioro de valor no se asigna al fondo de comercio o a otros activos implícitos en la inversión en las sociedades asociadas derivados de la aplicación del método de adquisición. En ejercicios posteriores se reconocen las reversiones de valor de las inversiones contra resultados, en la medida que exista un aumento del valor recuperable.

(d) Negocios conjuntos - Sociedades Multigrupo

Se consideran sociedades multigrupo, aquellas que están gestionadas conjuntamente por ADIF o una o varias de las empresas del Grupo, incluida la Entidad Dominante, y uno o varios terceros ajenos al mismo.

La información relativa a las sociedades multigrupo se presenta en el Anexo I.

Los criterios aplicados se corresponden en su totalidad con los aplicados para las sociedades asociadas indicados en el apartado (c) anterior.

Las cuentas anuales o estados financieros de las sociedades multigrupo utilizados en el proceso de consolidación están referidos a la misma fecha de presentación y el mismo periodo que los de la Entidad Dominante.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

(e) Inmovilizaciones intangibles

El inmovilizado intangible, que comprende principalmente aplicaciones informáticas y gastos de investigación y desarrollo, se valora a su coste de adquisición o coste de producción y se presenta neto de su correspondiente amortización acumulada, que se calcula utilizando el método lineal o creciente, en el caso que sean bienes vinculados a líneas de alta velocidad, de acuerdo con los siguientes años de vida útil estimada:

| | <u>AÑOS</u> |
|---------------------------|-------------|
| Gastos de I+D | 25 |
| Aplicaciones informáticas | 5 |
| Propiedad industrial | 10 |

Los gastos de investigación y desarrollo se reconocen en el activo del Grupo como un inmovilizado intangible en el momento en que se cumplen las siguientes condiciones:

- Están individualizados por proyectos y su coste establecido para que pueda ser distribuido en el tiempo.
- Existen motivos fundados del éxito técnico y de la rentabilidad económica del proyecto.

(f) Inmovilizaciones materiales

- Coste del inmovilizado material

El inmovilizado material se presenta en el balance de situación consolidado por su valor de coste minorado en el importe de las amortizaciones y correcciones valorativas por deterioro acumulado. El criterio general utilizado para su valoración es el precio de adquisición o coste de producción, incluyendo materiales, mano de obra directa y gastos incurridos.

Adicionalmente, el Grupo incluye en el coste de la infraestructura ferroviaria en curso que requiere un período de tiempo superior a un año para estar en condiciones de explotación, los gastos financieros correspondientes a los préstamos suscritos con el Banco Europeo de Inversiones (B.E.I.) destinados a la financiación específica de la construcción de dichos inmovilizados. En aquellos supuestos en los que una línea de alta velocidad se encuentra parcialmente en explotación, el Grupo ha estimado y capitalizado los gastos financieros correspondientes exclusivamente a los tramos en construcción en proporción al coste total de la inversión realizada en la misma.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

Durante el ejercicio 2010, han sido capitalizados gastos financieros por importe de 20.582 miles de euros, de los cuales 4.692 miles de euros se han incluido como coste del tramo Barcelona-Figueras de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Figueras y 8.827 miles de euros han sido incluidos como coste de la línea Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia mediante la partida "Incorporación al activo de gastos financieros" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada (véase notas 4(c) y 21). En el ejercicio 2009 fueron capitalizados gastos financieros por valor de 11.916 miles de euros.

Los costes de ampliación, modernización o mejora que representan un aumento de la productividad, capacidad o eficiencia, o un alargamiento de la vida útil de los bienes, se capitalizan como mayor coste de los correspondientes activos. Los gastos de conservación y mantenimiento se cargan a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren.

Asimismo, se capitalizan también como un mayor coste de los activos afectados, los fondos destinados a financiar trabajos de conservación y enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español, regulados por la Ley 16/1985 y el Real Decreto 111/1986. Según lo establecido en ambas normas, en el presupuesto de cada obra pública, financiada total o parcialmente por el Estado, se incluirá una partida equivalente al 1% de los fondos de aportación estatal para financiar este tipo de trabajos.

Los trabajos que el Grupo realiza para su propio inmovilizado que suponen una mejora o alargamiento de la vida útil son considerados como inversiones y se registran al coste acumulado que resulta de añadir a los costes externos, según facturas de proveedores, los costes internos, determinados en función de los consumos propios de materiales de almacén y el resto de los costes incurridos. La capitalización del coste de producción se realiza a través del epígrafe "Trabajos realizados por la empresa para su activo" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

El Grupo clasifica las operaciones de adquisición de inmovilizados materiales por permuta consistentes en la adquisición de un inmovilizado material mediante la entrega de activos no monetarios o de una combinación de activos monetarios y no monetarios, en operaciones de permuta comercial o no comercial de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) Tiene la consideración de permutas comerciales aquellas para las que la configuración de los flujos de efectivo del inmovilizado recibido difiere significativamente de la configuración de los flujos del activo entregado o cuando el valor actual de los flujos de efectivo después de impuestos de las actividades afectadas por la operación se ve modificado como consecuencia de la permuta.
- b) El resto de las permutas se consideran como permutas no comerciales.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

Cuando la permuta no tiene carácter comercial, la Entidad valora el activo recibido por el valor neto contable del activo entregado, incrementado, en su caso, por el importe de las contrapartidas monetarias recibidas, con el límite máximo del valor razonable del activo recibido.

En el caso de las permutas comerciales, el activo recibido se valorará por el valor razonable del activo entregado, incrementado, si procede, en el importe de las contrapartidas monetarias recibidas.

Los criterios utilizados para la valoración de la infraestructura ferroviaria son los siguientes:

- a. La realizada por la Entidad incluye tanto el coste de construcción como el de elaboración de informes, planos, proyectos, estudios, asistencias técnicas y vigilancia, etc., que están relacionados directamente con dicha infraestructura; el coste de los estudios complementarios e informes necesarios para el planeamiento y diseño de las líneas; los trabajos realizados para el inmovilizado y el importe del IVA soportado no deducible.
- b. La infraestructura recibida del Estado en adscripción se valoró por un importe igual al que figuraba en las correspondientes actas de subrogación.
- c. Los bienes cedidos por el Estado a Renfe mediante el Acta de Entrega y Recepción de las líneas de la red ferroviaria convencional y de la línea de alta velocidad, respectivamente, fueron valorados por el Ministerio de Fomento a su coste de adquisición, deducida su amortización acumulada a 31 de diciembre de 2004, que fue calculada utilizando los criterios de amortización aplicados por Renfe en función del tipo de activo y de la fecha de puesta en funcionamiento.
- d. Los terrenos y bienes naturales se valoran en función de las cantidades satisfechas en concepto de expropiaciones y por el valor de adscripción en el caso de las expropiaciones que fueron abonadas en su día por el Ministerio de Fomento y en las que se subrogó la Entidad.

ADIF dispone de un inventario jurídico de los bienes inmuebles de los que era titular RENFE hasta 31 de diciembre de 2004, en el cual se encontraban pendientes de incorporación los terrenos correspondientes a los bienes cedidos por el Estado en el Acta mencionada en el punto c. anterior. Asimismo, falta por determinar el valor por el cual deberán ser registrados los terrenos sobre los cuales se ubican los recintos ferroviarios y la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

- Amortización del inmovilizado material.

- Amortización de la infraestructura ferroviaria de alta velocidad

La amortización de la infraestructura ferroviaria de alta velocidad, se realiza, con carácter general de forma creciente, en progresión geométrica del 3% anual, de acuerdo con los siguientes años de vida útil estimada:

| | Años |
|---|-------|
| Plataforma | |
| - Movimiento de tierras | 100 |
| - Obras de fábrica | 100 |
| - Túneles y puentes | 100 |
| - Drenajes | 25 |
| - Cerramientos | 50 |
| Superestructura de vía | 30-60 |
| Instalaciones eléctricas | |
| - Línea aérea de contacto | 20 |
| - Elementos soporte de catenaria | 60 |
| - Subestaciones eléctricas | 60 |
| - Instalaciones de señalización, seguridad y comunicaciones | 25 |
| Edificios y otras construcciones | 50 |
| Material móvil | 10-20 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

- Amortización del resto del inmovilizado material.

El resto de los bienes de inmovilizado material se amortiza siguiendo el método lineal, de acuerdo con los siguientes años de vida útil estimada:

| | Años |
|-----------------------------------|---------|
| Edificios y construcciones | 50 |
| Elementos de transporte | 10 - 30 |
| Otras inmovilizaciones materiales | 5 - 40 |

El Grupo revisa anualmente la razonabilidad de los criterios de estimación de las vidas útiles de sus activos inmovilizados.

- Deterioro del valor de los activos.

En aplicación de la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo, la Entidad Dominante ha considerado que los bienes que constituyen su inmovilizado han de clasificarse, básicamente, como activos no generadores de flujos de efectivo, dadas sus características, ya que corresponden a elementos de las infraestructuras ferroviarias incluidas en la Red Ferroviaria de Interés General y se poseen fundamentalmente con la finalidad de generar flujos económicos sociales que benefician a la colectividad, y por tanto, con un objetivo distinto al de generar un rendimiento comercial. Asimismo, en aquellos supuestos en los cuales pudiesen existir dudas sobre si la finalidad principal de poseer un activo es o no la obtención de flujos de efectivo se ha aplicado la presunción prevista en la norma segunda de la citada Orden considerando, dados los objetivos generales de la Entidad Dominante, que tales activos pertenecen a la categoría de activos no generadores de flujos de efectivo.

La Dirección de la Entidad Dominante, de acuerdo con lo previsto en la norma segunda de la mencionada Orden Ministerial evalúa al menos al cierre del ejercicio la existencia de indicios de deterioro de valor en algún inmovilizado material, intangible o inversión inmobiliaria.

En este sentido, la Entidad Dominante ha clasificado sus activos en unidades de explotación que permitan evaluar la existencia de indicios de deterioro, atendiendo, básicamente a las líneas o ejes ferroviarios de la Red Ferroviaria de Interés General a las que están afectados, con la excepción de las estaciones destinadas al tráfico de cercanías, para las cuales se han definido como unidades de explotación las unidades en que se clasifican.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

A continuación se enumeran las diferentes unidades de explotación consideradas:

Inversiones en la Red de titularidad de Adif:

- A.V. Madrid-Atocha- Sevilla Santa Justa
- A.V. Madrid-Atocha-La Sagra-Toledo
- A.V. Córdoba-Málaga
- A.V. Madrid Atocha-Barcelona-Frontera Francesa
- A.V. Madrid Chamartin-Valladolid
- A.V. Madrid-Castilla la Mancha-Comunidad Valenciana

Inversiones en la Red de titularidad del Estado:

- Madrid Chamartin-Valencia-Sant Vicente de Calders
- Madrid Chamartin- Irún/Hendaya
- Madrid Chamartin-Zaragoza-LLeida-Barcelona Portbou
- Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla- Cádiz
- Venta de Baños-León-Orense-Vigo
- Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara
- Núcleos de cercanías

En este supuesto, la Entidad Dominante según lo establecido en la norma cuarta de la referida Orden Ministerial reconoce, al menos al cierre del ejercicio, una pérdida por deterioro si el valor contable de las unidades de explotación supera a su importe recuperable, en la fecha de determinación del mismo. A estos efectos se entiende por importe recuperable el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de venta y su valor en uso, siendo éste su coste de reposición depreciado.

Una vez registrada dicha corrección valorativa por deterioro o su reversión, se ajustan las amortizaciones de los periodos siguientes considerando el nuevo valor contable. Asimismo, si de las circunstancias específicas de los activos se pone de manifiesto una pérdida de carácter irreversible, ésta se reconoce directamente en la partida de pérdidas procedentes del inmovilizado de la cuenta de pérdidas y ganancias.

(g) Inversiones inmobiliarias

Se clasifican en este apartado los inmuebles destinados total o parcialmente para obtener rentas, plusvalías o ambas. Los inmuebles que se encuentran en construcción para uso futuro como inversión inmobiliaria, se clasifican como inmovilizado material en curso hasta que están terminados. La Entidad reconoce y valora las inversiones inmobiliarias siguiendo los criterios establecidos para el inmovilizado material.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

La amortización de las inversiones inmobiliarias se determina con carácter general siguiendo el método lineal de acuerdo con una vida útil estimada de 50 años.

Los ingresos derivados de contratos de arrendamiento operativo de inmuebles se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se devengan. Las rentas percibidas por anticipado se registran en el pasivo del Balance de Situación como periodificaciones y se imputan a resultados en la vida del contrato suscrito con el arrendatario.

(h) Activos financieros

Préstamos y partidas a cobrar

En esta categoría se incluyen los créditos por operaciones comerciales y no comerciales cuyos cobros son de cuantía determinada o determinable, que no se negocian en un mercado activo y para los que se estima recuperar todo el valor reconocido por la Entidad, salvo, en su caso, por razones imputables a la solvencia del deudor.

Estos activos financieros se registran inicialmente por su valor razonable, que, salvo evidencia en contrario, es el precio de la transacción, que equivale al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de transacción que les sean directamente atribuibles. Tras su reconocimiento inicial, estos activos se valoran a su coste amortizado, calculado mediante la utilización del método del "tipo de interés efectivo", que es el tipo de actualización que iguala exactamente el valor inicial de un instrumento financiero a la totalidad de sus flujos de efectivo estimados por todos los conceptos a lo largo de su vida restante. Los intereses devengados se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias, aplicando el método citado.

No obstante, los créditos a largo plazo con Administraciones Públicas, básicamente en concepto de subvenciones de capital a cobrar a largo plazo, no han sido descontados. En este sentido, la Dirección de la Entidad, con el objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio, la situación financiera y los resultados de ADIF, planteó una consulta a la Subdirección General de Planificación y Dirección de Contabilidad de la IGAE en relación con los criterios de valoración de los derechos de cobro a largo plazo por subvenciones de capital. Con fecha 13 de julio de 2009, la IGAE dictó la respuesta a esta consulta señalando que es admisible que los derechos de cobro frente a Administraciones Públicas en concepto de subvenciones concedidas no sean descontados ni objeto de actualización financiera, incluso cuando se estime que se cobrarán a largo plazo.

Asimismo, los créditos por operaciones comerciales y no comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tienen un tipo de interés contractual, se valoran inicial y posteriormente por su valor nominal, cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no es significativo.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

Al menos al cierre del ejercicio, el Grupo realiza un “test de deterioro” para estos activos financieros. Se considera que existe evidencia objetiva de deterioro si el valor recuperable del activo financiero es inferior a su valor en libros. Para determinar el valor recuperable el Grupo se basa, en general, en la experiencia histórica de mora, clasificando los deudores por grupos con características de riesgo similares. Cuando se produce, el registro de este deterioro se imputa en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Inversiones mantenidas al vencimiento

En esta categoría se incluyen las inversiones financieras con vencimiento inferior a un año que no cumplen los requisitos establecidos para considerarlas como “efectivo y otros activos líquidos equivalentes”.

Las inversiones mantenidas al vencimiento se registran inicialmente por su valor razonable, que, salvo evidencia en contrario, es el precio de la transacción, que equivale al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de transacción que les sean directamente atribuibles. Posteriormente estos activos se valoran a su coste amortizado, aplicando el método del “tipo de interés efectivo”.

Al menos al cierre del ejercicio, el Grupo efectúa, si proceden, las correspondientes correcciones valorativas. Se considera que existe evidencia objetiva de deterioro si el valor recuperable del activo financiero es inferior a su valor en libros.

(i) Pasivos financieros

Débitos y partidas a pagar

Se incluyen en esta categoría los pasivos financieros que se han originado en la compra de bienes y servicios por operaciones de tráfico del Grupo o aquellos que sin tener un origen comercial, no pueden ser considerados como instrumentos financieros derivados.

Los débitos y partidas a pagar se valoran inicialmente al valor razonable de la contraprestación recibida, ajustada por los costes de la transacción directamente atribuibles. Con posterioridad, dichos pasivos se valoran a su coste amortizado, calculado mediante la utilización del método del “tipo de interés efectivo”. Los intereses devengados se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias, aplicando el método citado.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

Contabilidad de operaciones de cobertura

Empresas asociadas han formalizado permutas financieras de tipos de interés que cumplen las condiciones para su registro como operaciones de cobertura. Los instrumentos financieros derivados que cumplen con dichas condiciones han sido valorados por su valor razonable, más en su caso, los costes de transacción que son directamente atribuibles a la contratación de los mismos o menos, en su caso, los costes de transacción que son directamente atribuibles a la emisión de los mismos.

Al inicio de la cobertura, las empresas asociadas designan y documentan formalmente las relaciones de coberturas, así como el objetivo y la estrategia que asume con respecto a las mismas. La contabilización de las operaciones de cobertura, sólo resulta de aplicación cuando se espera que la cobertura sea altamente eficaz al inicio de la cobertura y en los ejercicios siguientes para conseguir compensar los cambios en los flujos de efectivo atribuibles al riesgo cubierto, durante el periodo para el que se ha designado la misma (análisis prospectivo) y la eficacia real, que puede ser determinada con fiabilidad, está en un rango del 80-125% (análisis retrospectivo).

El Grupo reconoce como ingresos y gastos reconocidos consolidados en patrimonio neto consolidado las pérdidas o ganancias procedentes de la valoración a valor razonable del instrumento de cobertura que correspondan a la parte que se haya identificado como cobertura eficaz. La parte de la cobertura que se considere ineficaz, así como el componente específico de la pérdida o ganancia o flujos de efectivo relacionados con el instrumento de cobertura, excluidos de la valoración de la eficacia de la cobertura, se reconocen en la partida de variación de valor razonable en instrumentos financieros.

El componente separado de patrimonio neto consolidado asociado con la partida cubierta, se ajusta al menor valor del resultado acumulado del instrumento de cobertura desde el inicio de la misma o el cambio acumulado en el valor razonable o valor actual de los flujos de efectivo futuros esperados de la partida cubierta desde el inicio de la cobertura. No obstante, si el Grupo no espera que la totalidad o parte de una pérdida reconocida en patrimonio neto consolidado va a ser recuperada en uno o más ejercicios futuros, el importe que no se va a recuperar se reclasifica a la partida de variación de valor razonable de instrumentos financieros.

El Grupo interrumpe de forma prospectiva la contabilidad de coberturas cuando se producen las circunstancias indicadas en las coberturas de valor razonable. En estos casos el importe acumulado en patrimonio neto consolidado no se reconoce en resultados hasta que la transacción prevista tenga lugar. No obstante lo anterior los importes acumulados en el patrimonio neto consolidado se reclasifican a la partida de variación de valor razonable en instrumentos financieros de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en el momento en el que el Grupo no espera que la transacción prevista vaya a producirse.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

(j) Existencias

Las existencias se valoran a precio de coste siguiendo el método del precio medio ponderado.

El Grupo registra sobre aquellas existencias que, por sus características técnicas o por su lenta rotación se considera que tienen dificultades de utilización, la correspondiente corrección valorativa.

(k) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

Incluye el efectivo en caja, las cuentas corrientes bancarias y los depósitos y adquisiciones temporales de activos que cumplen los siguientes requisitos:

- Son convertibles en efectivo.
- En el momento de su adquisición su vencimiento no era superior a tres meses.
- No están sujetos a un riesgo significativo de cambio de valor.
- Forman parte de la política de gestión normal de tesorería de la Entidad.

(l) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

En este epígrafe correspondiente al Patrimonio Neto Consolidado, se incluyen, básicamente, las subvenciones de capital de carácter no reintegrable entre las cuales destacan las procedentes de Fondos Europeos (Cohesión, R.T.E. y F.E.D.E.R). El Grupo registra dichas subvenciones por el importe concedido, neto de su efecto impositivo, cuando, según lo establecido en la Norma de Registro y Valoración 18 del Plan General de Contabilidad, existe un acuerdo de concesión, se han cumplido las condiciones establecidas para su percepción y no existen dudas razonables sobre su cobro.

En aplicación de lo indicado en la disposición adicional única de la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, a los efectos exclusivos de su registro contable, se consideran cumplidas las condiciones establecidas para su concesión cuando en la fecha de formulación de las cuentas anuales se haya ejecutado la actuación, total o parcialmente, cuantificándose en la proporción a la obra ejecutada que se financia

El Grupo registra en la cuenta "Deudas transformables en subvenciones" del epígrafe "Otros pasivos financieros" del Balance de Situación las cantidades cobradas por anticipado, así como los importes relativos a subvenciones concedidas y no cobradas para las cuales todavía no se han cumplido todas las condiciones enumeradas en el párrafo anterior.

El Grupo sigue el criterio de registrar estas subvenciones como ingresos de explotación por imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero, en

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

proporción a la depreciación efectiva experimentada durante el ejercicio por los activos financiados con dichas subvenciones.

(m) Pasivos por retribuciones a largo plazo al personal

El Grupo clasifica sus compromisos por retribuciones a largo plazo con el personal dependiendo de su naturaleza, en planes de aportación definida y en planes de prestación definida. Son de aportación definida aquellos planes en los que el Grupo se compromete a realizar contribuciones de carácter predeterminado a una entidad separada, y siempre que no tenga la obligación legal, contractual o implícita de realizar contribuciones adicionales si la entidad separada no pudiera atender los compromisos asumidos. Los planes que no tengan el carácter de aportación definida se consideran de prestación definida.

Planes por prestación definida

Los compromisos a largo plazo de prestación definida se reconocen por el valor actual de las retribuciones comprometidas, que se estima mediante la utilización de métodos actuariales de cálculo y de hipótesis financieras y actuariales insesgadas y compatibles entre sí.

El Grupo registra las dotaciones a estas provisiones a medida que los empleados prestan sus servicios. El importe de las dotaciones devengadas se registra como un gasto por retribuciones en la cuenta de pérdidas y ganancias y como un pasivo, una vez deducidas las cantidades ya pagadas.

Las variaciones en el cálculo del valor actual de estas retribuciones como consecuencia de pérdidas y ganancias actuariales se imputarán en el ejercicio en que surjan directamente en el patrimonio neto, reconociéndose como reservas.

Planes de aportación definida

Las contribuciones a realizar por retribuciones de aportación a largo plazo darán lugar al reconocimiento de un pasivo, en su caso, por el importe de las contribuciones devengadas y no pagadas al cierre del ejercicio.

Asimismo, las obligaciones devengadas como consecuencia de variaciones en las hipótesis actuariales que sirvieron de base para la determinación de las contribuciones realizadas por el Grupo, se registran en el ejercicio en que surgen con cargo directamente a patrimonio neto, reconociéndose como reservas.

(n) Provisiones

El Grupo reconoce como provisiones aquellas obligaciones actuales surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya cancelación es probable que origine una salida de recursos, pero que resultan indeterminadas en cuanto a su importe o fecha de cancelación.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

Las cuentas anuales recogen todas aquellas obligaciones a las que se refiere el párrafo anterior, siempre que se estime que la probabilidad de tener que atender la referida obligación es mayor que la probabilidad de no tener que liquidarla.

Las provisiones se valoran por el valor actual de la mejor estimación posible del importe necesario para cancelar o transferir la obligación, teniendo en cuenta la información disponible sobre el suceso y sus consecuencias, y registrando los ajustes que surjan por la actualización de dichas provisiones como un gasto financiero conforme se van devengando. Cuando se trata de provisiones con vencimiento inferior o igual a un año, y el efecto financiero no es significativo, no se lleva a cabo ningún tipo de descuento. Las provisiones se revisan a la fecha de cierre de cada ejercicio y son ajustadas con el objetivo de reflejar la mejor estimación actual del pasivo correspondiente en cada momento.

Los pasivos surgidos como consecuencia de expedientes de regulación de empleo voluntarios (véase nota 11) se valoran inicialmente por el valor presente de las obligaciones comprometidas en base a mejor estimación posible del colectivo de empleados susceptibles de acogerse a los mismos durante su periodo de vigencia.

(ñ) **Clasificación de los activos y pasivos entre corrientes y no corrientes**

Los activos y pasivos se presentan en el balance clasificados en corrientes y no corrientes. A estos efectos, se clasifican como corrientes aquellos activos y pasivos que están vinculados al ciclo normal de explotación del Grupo, el cual es inferior a un año y que se esperan recuperar, consumir o liquidar en un plazo igual o inferior a doce meses, contado a partir de la fecha del balance de situación.

(o) **Saldos y transacciones en moneda extranjera**

Las transacciones en moneda extranjera se registran al tipo de cambio vigente a la fecha de la operación.

Los préstamos en moneda extranjera se reflejan en el balance de situación al tipo de cambio en vigor a la fecha del balance y las diferencias de cambio se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias en el momento en que se producen.

(p) **Impuesto sobre beneficios**

El gasto por impuesto sobre beneficios del ejercicio se calcula mediante la suma del impuesto corriente, que resulta de aplicar el correspondiente tipo de gravamen a la base imponible del ejercicio menos las bonificaciones y deducciones que correspondan, y de las variaciones producidas durante dicho ejercicio en los activos y pasivos por impuestos diferidos registrados. Se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias, excepto cuando corresponde a transacciones que se registran directamente en el patrimonio neto, en cuyo caso el impuesto correspondiente también se registra en el patrimonio neto.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

Los impuestos diferidos se registran para las diferencias temporarias existentes en la fecha del balance entre la base fiscal de los activos y pasivos y sus valores contables. Se considera como base fiscal de un elemento patrimonial el importe atribuido al mismo a efectos fiscales.

El efecto impositivo de las diferencias temporarias se incluye en los correspondientes epígrafes de "Activos por impuesto diferido" y "Pasivos por impuesto diferido" del balance.

El Grupo reconoce un pasivo por impuesto diferido para todas las diferencias temporarias imponibles, salvo, en su caso, para las excepciones previstas en la normativa vigente.

Asimismo, el Grupo reconoce los activos por impuesto diferido para todas las diferencias temporarias deducibles en la medida en que resulte probable que dispondrá de ganancias fiscales futuras que permitan su aplicación.

En este sentido, el Grupo, no recoge en el Balance de Situación Consolidado el efecto fiscal de las deducciones pendientes de aplicación, que se reconocen, por tanto, en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en el ejercicio en que se aplican.

Igualmente, los créditos fiscales por pérdidas compensables se reconocen como menor gasto por impuestos en el ejercicio en que tiene lugar su compensación.

Los activos y pasivos por impuesto diferido se valoran a los tipos de gravamen esperados en el momento de su reversión, según la normativa vigente aprobada. Los activos y pasivos por impuesto diferido no se descuentan.

En el ejercicio 2010 la Entidad Dominante tributa en régimen de consolidación fiscal con su empresa filial Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA) y con FIDALIA S.AU. Cuando una entidad del grupo fiscal consolidable tiene en el ejercicio una base imponible negativa, y el conjunto de entidades que forman el grupo consolidable compensan la totalidad o parte de la misma en la declaración consolidada del Impuesto sobre Sociedades, se generará un derecho de cobro a favor de dicha entidad, y una obligación de pago para las entidades que aportan las bases imponibles positivas.

(q) Criterios de agregación y segregación

La Intervención General de la Administración del Estado (en adelante IGAE), en aplicación de las funciones directivas que le atribuye la Ley General Presupuestaria en relación con la contabilidad de las entidades a que hace referencia el apartado 3 del artículo 121 del mencionado texto legal, entre las que se incluye ADIF, ha establecido la forma en que debían ser registrados contablemente tanto los activos y pasivos provenientes del extinto GIF que pasaron a ADIF, así como la segregación de activos y pasivos de la rama de actividad de servicios de transporte que pasaron de ADIF a RENFE-Operadora.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

En ambos casos la contabilización de estas operaciones se realizó por sus valores contables a 31 de diciembre de 2004, y utilizando la cuenta de patrimonio como contrapartida de valor neto contable de los activos y pasivos agregados o segregados. En el Balance de Situación de ADIF a 1 de enero de 2004 se reconoció un incremento del activo por importe de 13.514.701 miles de euros, del pasivo y de las subvenciones en capital por importe de 5.568.388 miles de euros y de los fondos propios por un total de 7.946.313 miles de euros procedentes de GIF. Asimismo, como consecuencia de la segregación de RENFE - Operadora, se registró una disminución del activo, de los fondos propios y del pasivo y las subvenciones en capital por importe de 3.227.970, 1.179.427 y 2.048.543 miles de euros, respectivamente.

Adicionalmente la segregación de determinados derechos de uso y la estimación del coste de reposición de ciertos espacios que pasaron de ADIF a RENFE Operadora fueron registradas por la Entidad Dominante de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) Por la concesión a RENFE-Operadora del derecho de uso sin contraprestación de determinados espacios, ADIF registró una cuenta correctora de valor para reflejar la pérdida que experimentan los bienes sobre los que se otorga el referido derecho, utilizando como contrapartida la cuenta de Patrimonio.
- b) Por la estimación del coste de reposición de los citados espacios a la extinción del derecho de uso, cuantificado en la Orden Ministerial, ADIF registró un pasivo para reflejar el compromiso de la futura entrega en especie, utilizando como contrapartida la cuenta de patrimonio.

(r) Contabilización de ingresos y gastos

Los ingresos y gastos se registran contablemente en función del criterio del devengo, es decir, cuando se produce la corriente real de bienes y servicios que los mismos representan, con independencia del momento en que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Los ingresos se valoran por el valor razonable de la contrapartida recibida o por recibir, deduciendo, en su caso, los intereses incorporados al nominal de los créditos. No obstante, el Grupo incluye los intereses incorporados a los créditos comerciales con vencimiento no superior a un año que no tienen un tipo de interés contractual, cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no es significativo.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

En relación con las inversiones de mejora y reposición en la Red de Titularidad del Estado, ADIF reconoce un ingreso por el importe del coste de las obras ejecutadas en la Red de titularidad del Estado en el ejercicio, incrementado en el porcentaje previsto en los diferentes Convenios u otras disposiciones suscritas con SEITTSA u otras entidades (véase nota 1 (c), 1(e) y 1 (f)) en concepto de compensación de costes indirectos y gastos de gestión de esta actividad. Asimismo los gastos incurridos por la Entidad en su ejecución, se registran por su naturaleza en las líneas de "Aprovisionamientos", "Gastos de personal" y "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

(s) Transacciones con partes vinculadas

Las transacciones con partes vinculadas se registran de acuerdo con las normas de valoración detalladas anteriormente.

(4) Inmovilizaciones Materiales, Intangibles e Inversiones Inmobiliarias

El detalle del saldo y movimiento de los ejercicios 2010 y 2009 en las diferentes cuentas del inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias y de su correspondiente amortización acumulada se muestra en el Anexo II.

A 31 de diciembre de 2010 ADIF tiene encomendadas, por acuerdo del Consejo de Ministros o Resoluciones de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras:

- La construcción y administración de la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa (Acuerdo de 23/5/1997). Se excluye de la encomienda anterior el subtramo Figueras-Frontera Francesa, por integrarse éste en el tramo Figueras- Perpiñan en virtud del Acuerdo entre los Gobiernos del Reino de España y la República Francesa, suscrito con fecha 10 de octubre de 1995 (Acuerdo de 9/04/99).
- La construcción del nuevo acceso ferroviario Norte-Noroeste: Madrid-Segovia- Valladolid/Medina del Campo (Acuerdo de 18/9/1998). La administración es atribuida el 31/7/99.
- La construcción de infraestructuras ferroviarias convencionales de ancho ibérico de titularidad estatal, que sean consecuencia de la construcción de LAV Madrid-Barcelona-Frontera Francesa (Acuerdo de 9/4/99).
- La construcción y administración del nuevo acceso ferroviario Córdoba-Málaga (Acuerdo de 31/7/99).
- La construcción y administración del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante: Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia (Acuerdo de 17/9/99).
- La construcción y administración del nuevo acceso de Alta Velocidad a Toledo (Acuerdo de 3/8/2001).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

- La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad León-Asturias, tramo La Robla - Pola de Lena (Variante de Pajares), del corredor Norte/Noroeste (Acuerdo 20/12/02).
- La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad del País Vasco, del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02).
- La construcción y administración del Tramo Naval Moral de la Mata-Cáceres, de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Cáceres / Mérida-Badajoz del corredor de Extremadura (Acuerdo de 20/12/02).
- La construcción y administración del Tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia, de la Línea de Alta Velocidad Murcia - Almería, del Corredor Mediterráneo (Acuerdo de 20/12/02).
- La ejecución de las obras de construcción de la Línea de Alta Velocidad Bobadilla - Granada, incluida la plataforma y vía (Resolución de 12/01/2006).
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Madrid-Asturias. Tramo: Venta de Baños-León- Asturias (excluida la Variante de Pajares) (Resolución del 28/12/06).
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Madrid-País Vasco/Frontera Francesa. Tramo: Valladolid-Burgos- Vitoria. (Resolución del 28/12/06)
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Corredor Mediterráneo. Tramo: Límite de la Región de Murcia-Murcia. (Resolución del 28/12/06)
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Madrid-Extremadura/Frontera Portuguesa. Tramo: Cáceres-Mérida-Badajoz. (Resolución del 28/12/06)
- La construcción del tramo Olmedo-Medina-Zamora-Puebla de Sanabria-Lubián-Ourense, de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia, del corredor Norte/Noroeste (Resolución de 4 de diciembre de 2009).
- La construcción del tramo Castejón-comarca de Pamplona, de la línea de alta velocidad Zaragoza- Pamplona en el territorio de Navarra (Resolución de 30 de marzo de 2010).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

(a) Inmovilizado Material en explotación

Corresponde al coste bruto a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 de las líneas Madrid-Sevilla, incluyendo el ramal a Toledo, Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa, sección Madrid - Barcelona, Córdoba-Málaga, Madrid-Segovia-Valladolid y Levante: Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, sección Madrid-Valencia, así como de los restantes activos inmovilizados que forman parte del patrimonio de la Entidad, entre los que destacan las estaciones de viajeros y las terminales de mercancías ubicadas en las líneas que integran la Red de Titularidad del Estado. Se adjunta detalle con la descomposición de los importes brutos al cierre de cada ejercicio:

| | | 2010 Miles de euros | | | | | | |
|--|--|---------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|--------------------|------------------|-------------------|
| | | Madrid- Sevilla | Madrid - Barcelona | Córdoba- Málaga | Madrid- Valladolid | Madrid- Levante | Otros | Total |
| Terrenos y Bienes Naturales | | 18.765 | 707.195 | 74.440 | 85.249 | 444.162 | 310.527 | 1.640.338 |
| Edificios y otras construcciones | | 400.757 | 422.719 | 65.640 | 56.481 | 61.631 | 1.014.788 | 2.022.016 |
| Instalaciones de la Vía y otras instalaciones técnicas | | 2.386.357 | 7.037.689 | 2.134.185 | 3.586.848 | 3.365.787 | 807.283 | 19.318.149 |
| Elementos de transporte | | 1.435 | 317 | 1.043 | - | 33 | 271.143 | 273.971 |
| Otro inmovilizado Material | | 14.041 | 11.721 | 2.152 | 1.243 | 917 | 206.037 | 236.111 |
| | | 2.821.355 | 8.179.641 | 2.277.460 | 3.729.821 | 3.872.530 | 2.609.778 | 23.490.585 |

| | | 2009 Miles de euros | | | | | |
|--|--|---------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|------------------|-------------------|
| | | Madrid- Sevilla | Madrid - Barcelona | Córdoba- Málaga | Madrid- Valladolid | Otros | Total |
| Terrenos y Bienes Naturales | | 19.443 | 669.435 | 74.087 | 89.004 | 581.328 | 1.433.297 |
| Edificios y otras construcciones | | 299.505 | 396.313 | 59.659 | 51.284 | 928.858 | 1.735.619 |
| Instalaciones de la Vía y otras instalaciones técnicas | | 2.338.538 | 6.985.043 | 2.063.555 | 3.483.712 | 727.071 | 15.597.919 |
| Elementos de transporte | | 1.435 | 334 | 998 | - | 268.595 | 271.362 |
| Otro inmovilizado Material | | 13.121 | 10.850 | 2.156 | 1.191 | 195.296 | 222.614 |
| | | 2.672.042 | 8.061.975 | 2.200.455 | 3.625.191 | 2.701.148 | 19.260.811 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

Durante el ejercicio 2009, y derivado de la respuesta de la Subdirección General de Planificación y Dirección de la Contabilidad de la IGAE, de fecha 23 de junio de 2010 a la consulta formulada por la Intervención Delegada en ADIF, la Entidad Dominante ha corregido el registro de los costes de explanaciones necesarios para la construcción de la infraestructura ferroviaria de la que es titular. En el ejercicio 2008, la Entidad Dominante consideraba dichos costes como mayor valor de los terrenos por los que discurre la traza de la vía, y por tanto, no sujetos a amortización. Derivado de la consulta, la Entidad en el ejercicio 2009 ha registrado dichos costes como parte integrante de las instalaciones técnicas que forman parte de su inmovilizado material y los ha sometido a amortización con efectos retroactivos, aplicando el método creciente al 3% en progresión geométrica a lo largo de su vida útil restante.

Durante el ejercicio 2009, la Entidad Dominante acometió un proceso de revisión de la clasificación de sus activos puestos en explotación, en virtud del cual se procedió a reclasificar determinados activos dentro de las agregaciones que se muestran en el cuadro anterior. Destaca por su importancia la reclasificación de los activos relacionados con la fibra óptica que han pasado a formar parte de la línea de "instalaciones de la vía y otras instalaciones técnicas", si bien con anterioridad se mostraban en la agregación de "otro inmovilizado material".

(b) Obra en Curso

El detalle de la obra en curso a 31 de diciembre de cada ejercicio se muestra en el cuadro adjunto:

| | Miles de euros | |
|---|------------------|-------------------|
| | 2010 | 2009 |
| Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa | 2.353.899 | 1.732.434 |
| Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo | 108.219 | 126.507 |
| Córdoba -Málaga - Granada | 324.827 | 235.101 |
| Madrid-Castilla la Mancha-Com. Valenciana - Región de Murcia | 2.960.946 | 5.226.733 |
| Madrid - Sevilla y Ramal a Toledo | 1.178 | 2.436 |
| L.A.V. León - Asturias | 2.143.712 | 1.952.600 |
| L.A.V. País Vasco | 391.703 | 219.942 |
| L.A.V. Murcia - Almería | 170.147 | 46.399 |
| L.A.V. Madrid - Cáceres Tramo Navalmoral de la Mata - Cáceres | 32.454 | 14.776 |
| Conexión Logroño | 19.784 | 18.556 |
| Palencia - León - Asturias | 261.756 | 65.278 |
| L.A.V. Madrid - Extremadura - Frontera Portuguesa | 173.773 | 128.890 |
| Valladolid - Burgos - Vitoria | 206.735 | 45.817 |
| Madrid Atocha - Madrid Chamartín | 111.468 | 35.202 |
| Ampliación complejo Estación de Atocha | 14.828 | 19.638 |
| | 9.275.429 | 9.870.309 |
| Otras inversiones | 451.440 | 476.133 |
| TOTAL | 9.726.869 | 10.346.442 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

En los saldos de obra en curso a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 se incluyen 335.972 miles de euros y 372.806 miles de euros en concepto de Anticipos a proveedores de inmovilizado, respectivamente. En estos importes se incluyen entre otros, los anticipos por futura entrega de obra ferroviaria e inmuebles derivados de convenios suscritos por la Entidad con sociedades del grupo y asociadas según el siguiente desglose al cierre de cada ejercicio:

| | Miles de euros | |
|---|----------------|----------------|
| | 2010 | 2009 |
| Águilas Residencial, S.A. | - | - |
| Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A. | 1.149 | 1.149 |
| Bano Real, S.A. | 2.000 | 2.000 |
| Centro Estación de Miranda, S.A. | 2.164 | 2.164 |
| Desarrollo Inmobiliario de Castilla la Mancha, S.A. | - | 48 |
| Mosaico Desarrollo Inmobiliario, S.A. | - | 11.808 |
| Renfurbis, S.A. | - | - |
| Terralbina Inmobiliaria, S.A. | - | - |
| Tricéfalo, S.A. | 859 | 859 |
| Valencia Parque Central alta Velocidad 2003, S.A. | 77 | 77 |
| Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. | 3.057 | 3.057 |
| Vías y Desarrollos Urbanos, S.A. | 2.834 | 2.834 |
| Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. | 187.791 | 179.663 |
| | 199.931 | 203.659 |

El epígrafe de "Terrenos y Bienes Naturales" recoge básicamente el valor de los terrenos expropiados para la construcción de las líneas de alta velocidad.

En el ejercicio 2010, ADIF efectuó varias operaciones de adquisición de inmovilizado mediante la entrega de terrenos desafectados del uso ferroviario. Estas operaciones se han llevado a cabo, en el marco de actuaciones ejecutadas para la remodelación de las redes arteriales ferroviarias de diversas ciudades y la integración de las líneas de alta velocidad en su entorno urbano.

Según lo descrito en la nota 3 (b), la Entidad clasificó estas operaciones como permutas comerciales y registró el compromiso adquirido por el tercero de construir y entregar a ADIF determinados bienes por el valor razonable de los bienes cedidos, que ascendió a 42.931 miles de euros

En el ejercicio 2009, ADIF efectuó una operación de adquisición de inmovilizado mediante la entrega de derechos urbanísticos asociados a terrenos afectados al uso ferroviario. Esta operación se ha llevado a cabo, por una sociedad participada en el marco de actuaciones ejecutadas para la remodelación de las redes arteriales ferroviarias de diversas ciudades y la integración de las líneas de alta velocidad en su entorno urbano.

Según lo descrito en la nota 3 (b), el Grupo clasificó esta operación como una permuta comercial y ha registrado el compromiso adquirido por el tercero de construir y entregar a ADIF determinados bienes por el valor razonable de los bienes cedidos, que ascendió a 56.480 miles de euros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

De acuerdo con los mismos procedimientos que sigue el Estado con sus inmuebles y obras de infraestructura, ADIF sigue el criterio de no suscribir seguros sobre estos activos, a excepción de los que cubren los riesgos extraordinarios de la infraestructura, excluyendo de esta cobertura las estaciones, túneles, puentes y resto de edificios.

Por otro lado, ADIF, al igual que el Estado, no ha inscrito sus inmuebles y obras de infraestructura en el Registro de la Propiedad, a excepción de las viviendas y locales.

Al cierre del ejercicio 2010 la Entidad tiene compromisos firmes con terceros para la realización futura de inversiones por valor de 5.644.317 miles de euros, cifra sin incluir IVA. Al cierre del ejercicio 2009, la Entidad tenía compromisos firmes con terceros por el citado concepto por importe de 5.203.696 miles de euros, sin IVA.

(c) Gastos financieros capitalizados

Durante el ejercicio 2010, la Entidad ha capitalizado un importe total de 20.582 miles de euros de gastos financieros, correspondientes al coste de los préstamos suscritos con el BEI u otras entidades para financiar la obra en curso de construcción al cierre del ejercicio relativo básicamente a las líneas Madrid- Castilla la Mancha-Com. Valenciana-Región de Murcia, al tramo Barcelona-Figueras integrante de la línea Madrid - Barcelona - Frontera Francesa y otros activos. De este importe corresponden a la línea a Levante un total de 8.827 miles de euros y al tramo Barcelona-Figueras un total de 4.692 miles de euros. En el ejercicio 2009, la Entidad capitalizó gastos financieros por valor de 11.916 miles de euros imputables básicamente a la línea a Levante y al tramo en construcción Barcelona-Figueras (véase nota 20).

(d) Bienes totalmente amortizados

El coste de los elementos del inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias que están totalmente amortizados y que todavía están en uso al 31 de diciembre es como sigue:

| | Miles de euros | |
|---------------------------|----------------|----------------|
| | 2010 | 2009 |
| Inmovilizado Intangible | 64.037 | 59.806 |
| Inmovilizado Material | 542.580 | 465.673 |
| Inversiones Inmobiliarias | 26.449 | 25.929 |
| | 633.066 | 551.408 |

(e) Subvenciones oficiales recibidas

La construcción de las inmovilizaciones materiales por infraestructura ferroviaria ha sido financiada en parte por subvenciones de capital de carácter no reintegrable entre las cuales destacan las procedentes de Fondos Europeos (Cohesión, R.T.E y F.E.D.E.R) (véase nota 10).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

(f) Inmovilizado intangible

El detalle del inmovilizado intangible de los ejercicios 2010 y 2009 es como sigue:

| | 2010 Miles de euros | | |
|--|---------------------|---------------------------|---------------|
| | Coste | Amortización Acumulada | Total |
| Inmovilizado intangible en explotación | | | |
| Gastos de investigación y desarrollo | 42.616 | (31.310) | 11.306 |
| Aplicaciones informáticas | 63.916 | (47.622) | 16.294 |
| Otro inmovilizado intangible | 7.140 | (3.749) | 3.391 |
| Total Inmovilizado Intangible en explotación | 113.672 | (82.681) | 30.991 |
| Inmovilizado intangible en curso | | | |
| Gastos de investigación y desarrollo | 11.834 | - | 11.834 |
| Otro inmovilizado intangible | 320 | - | 320 |
| Total inmovilizado Intangible en curso | 12.154 | - | 12.154 |
| Total inmovilizado Intangible | 125.826 | (82.681) | 43.145 |
| | | | |
| | 2009 Miles de euros | | |
| | Coste | Amortización Acumulada | Total |
| Inmovilizado intangible en explotación | | | |
| Gastos de investigación y desarrollo | 42.104 | (30.534) | 11.570 |
| Aplicaciones informáticas | 47.967 | (42.166) | 5.801 |
| Otro inmovilizado intangible | 6.739 | (2.713) | 4.026 |
| Total Inmovilizado Intangible en explotación | 96.810 | (75.413) | 21.397 |
| Inmovilizado intangible en curso | | | |
| Gastos de investigación y desarrollo | 10.312 | - | 10.312 |
| Otro inmovilizado intangible | 320 | - | 320 |
| Total inmovilizado Intangible en curso | 10.632 | - | 10.632 |
| Total inmovilizado Intangible | 107.442 | (75.413) | 32.029 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

(g) Deterioro de valor del inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias

Al cierre del ejercicio 2010, la Entidad Dominante ha evaluado la existencia de indicios del deterioro de valor de las unidades de explotación que constituyen su inmovilizado material, intangible y sus inversiones inmobiliarias. Derivado de este análisis se ha concluido que no existen indicios de deterioro de valor en las unidades de explotación que forman el inmovilizado no financiero del Grupo.

(h) Inversiones Inmobiliarias

Este epígrafe presenta a 31 de diciembre de 2010 el siguiente desglose:

| | 2010 Miles de euros | | |
|--|---------------------|---------------------------|----------------|
| | Coste | Amortización Acumulada | Total |
| Centros comerciales en estaciones de viajeros | 106.158 | (10.256) | 95.902 |
| Aparcamientos comerciales | 90.565 | (6.383) | 84.182 |
| Edificios y hoteles en estaciones intermodales | 76.361 | (14.754) | 61.607 |
| Edificios de oficinas | 42.634 | (192) | 42.442 |
| Viviendas, locales y garajes | 76.094 | (41.891) | 34.203 |
| | <u>391.812</u> | <u>(73.476)</u> | <u>318.336</u> |

Los edificios de oficinas, propiedad de una sociedad dependiente, y arrendados a la Entidad Dominante, garantizan un préstamo hipotecario por importe de 30.000 miles de euros.

(5) Inversiones en empresas multigrupo y asociadas

En este epígrafe se presentan las participaciones en sociedades consolidadas por el procedimiento de puesta en equivalencia. Su detalle y movimiento durante los ejercicios 2010 y 2009, en miles de euros, es el que se detalla a continuación:

| | Miles de euros | |
|---|--|----------------------|
| | Participaciones puestas en equivalencia | |
| | 2010 | 2009 |
| Saldo a 31 de diciembre | 75.486 | 81.688 |
| Adiciones | 11.717 | 5.703 |
| Variaciones en perímetro de consolidación | 22.398 | - |
| Retiros | (11.949) | (11.905) |
| Saldo al 31 de diciembre | <u>97.652</u> | <u>75.486</u> |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

Las adiciones correspondientes al ejercicio 2010 se deben, por una parte, a los ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio neto consolidado por dichas sociedades de los que 13.650 miles de euros se corresponden con el resultado del ejercicio y (2.184) miles de euros con otros ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio en el patrimonio neto. Los retiros corresponden, básicamente, a los dividendos abonados por las sociedades INECO, COMFERSA, Tricéfalo, S.A. y Promociones Inmobiliarias Renfapex 2000, S.A.

Adicionalmente, durante el ejercicio 2010 se ha producido la fusión de la sociedad del grupo Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA) (sociedad absorbida) con la sociedad asociada INECO (sociedad absorbente). Como consecuencia de dicho proceso y de acuerdo con la ecuación de canje aprobada, la participación resultante en la sociedad absorbente pasó del 21,91% al 41,37%. El efecto sobre la participación puesta en equivalencia de dicha sociedad se incluye en variaciones en el perímetro de consolidación. Asimismo, se incluye el efecto producido como consecuencia de la baja por venta de la participación en la empresa asociada Areas Comerciales en Estaciones, S.A.

Las adiciones correspondientes al ejercicio 2009 se deben, por una parte, a los ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio neto consolidado por dichas sociedades por un importe de 4.346 miles de euros (3.461 miles de euros se corresponden con el resultado del ejercicio y 885 miles de euros con otros ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio), y por otra, a inversiones adicionales en sociedades (NECSA). Las bajas corresponden, básicamente, a los dividendos abonados por las sociedades INECO, COMFERSA, SLISA y NECSA, así como con las bajas en inversiones NEFSA, y NECSOREN, esta última como consecuencia de su liquidación.

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010**

El desglose del epígrafe sociedades puestas en equivalencia, así como los resultados aportados por cada sociedad multigrupo o asociada, en miles de euros, de los ejercicios 2010 y 2009 es el siguiente:

| | Participaciones en sociedades puestas en equivalencia | | Resultados aportados por Sociedades puestas en equivalencia | |
|--|---|---------------|---|--------------|
| | 2010 | 2009 | 2010 | 2009 |
| Comercial Del Ferrocarril, S.A. (Comfersa) | 6.034 | 6.085 | 449 | 436 |
| Alta Velocidad España-Portugal Aei | 2.288 | 2.306 | (18) | (20) |
| Total sociedades multigrupo puestas en equivalencia | 8.322 | 8.391 | 431 | 416 |
| Cartagena Ave, S.A. | 298 | 297 | 1 | 3 |
| Murcia Ave, S.A. | 303 | 303 | 0 | 1 |
| Palencia Alta Velocidad, S.A. | 300 | 302 | (2) | 2 |
| SLISA | 720 | 758 | (38) | 194 |
| Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A. | 15.571 | 15.595 | (24) | (431) |
| Areas Comerciales En Estaciones, S.A. | - | 951 | - | 46 |
| Nuevas Estaciones Ferroviarias, S.A. | 140 | 786 | (5) | 24 |
| Renfurbis, S.A. | 1.736 | 1.806 | (69) | (297) |
| Promociones Residencial Sofetral, S.A. | 1.763 | 1.754 | 9 | (28) |
| Tricefalo, S.A. | 5.924 | 3.542 | 7.619 | 72 |
| Bano Real, S.A. | 2.580 | 2.387 | 193 | 193 |
| Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A. | 784 | 159 | 625 | 8 |
| Terralbina Inmobiliaria, S.A. | 3.731 | 3.689 | 42 | 854 |
| Aguilas Residencial, S.A. | 1.847 | 1.989 | (142) | (142) |
| Residencial Langa, S.A. | 287 | 314 | - | (3) |
| Centro Estación Miranda, S.A. | 1.438 | 1.160 | 278 | (5) |
| Desarrollo Inmobiliario Castilla-La Mancha, S.A. | 619 | 640 | (21) | (1) |
| Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A. | 8.045 | 6.601 | 1.444 | (5) |
| Promociones Inmobiliarias Renfapex 2000, Sa. | 96 | 813 | (114) | (16) |
| Vias Y Desarrollos Urbanos, S.A. | 4.238 | 4.187 | 51 | (178) |
| Inarenas Proyectos Inmobiliarios, S.A. | 446 | 448 | (2) | (2) |
| Necsoren, S.A. | - | - | - | - |
| Leon A.V. 2003 S.A. | 424 | 567 | (36) | (16) |
| Logroño Integración del Ferrocarril, S.A. | (2.097) | (944) | 1 | 2 |
| Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A. | 220 | 220 | - | - |
| Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A. | 3.546 | 3.672 | (7) | (3) |
| Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. | 3.233 | 3.233 | - | - |
| Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A. | 199 | 197 | 1 | (2) |
| Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A. | (1.205) | (221) | - | - |
| Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) | 33.367 | 11.631 | 3.667 | 2.775 |
| Almería Alta Velocidad, S.A. | 222 | - | - | - |
| A.V. Vitoria Gasteizko Abiadura Handia, S.A. | 296 | - | - | - |
| Otras sociedades | 259 | 259 | - | - |
| Total sociedades asociadas puestas en equivalencia | 89.330 | 67.095 | 13.471 | 3.045 |
| | 97.652 | 75.486 | 13.902 | 3.461 |

Adicionalmente, el 23 de enero de 2009, venció el préstamo concedido a corto plazo por el Grupo a la Sociedad asociada INECO cuyo importe ascendía a 2.000 miles de euros y que devengó un tipo de interés del 3,82%.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

(6) Otros activos financieros

La composición por categorías de los activos financieros, excepto las inversiones en el patrimonio de empresas asociadas (véase nota 5), a 31 de diciembre de 2010 y 2009 es la siguiente en miles de euros:

| | 31 de diciembre de 2010 | | |
|--|-------------------------------|-----------------------------------|------------------|
| | Instrumentos de patrimonio | Créditos, derivados y otros | Total |
| Activos financieros a largo plazo | | | |
| Préstamos y partidas a cobrar | - | 723.373 | 723.373 |
| Activos disponibles para la venta | 787 | - | 787 |
| Total activos financieros a largo plazo | 787 | 723.373 | 724.160 |
| Activos financieros a corto plazo | | | |
| Inversiones mantenidas hasta el vencimiento | - | - | - |
| Préstamos y partidas a cobrar | - | 2.190.467 | 2.190.467 |
| Total activos financieros a corto plazo | - | 2.190.467 | 2.190.467 |
| | | | |
| | 31 de diciembre de 2009 | | |
| | Instrumentos de patrimonio | Créditos, derivados y otros | Total |
| Activos financieros a largo plazo | | | |
| Préstamos y partidas a cobrar | - | 705.716 | 705.716 |
| Activos disponibles para la venta | 787 | - | 787 |
| Total activos financieros a largo plazo | 787 | 705.716 | 706.503 |
| Activos financieros a corto plazo | | | |
| Inversiones mantenidas hasta el vencimiento | - | 3.010 | 3.010 |
| Préstamos y partidas a cobrar | - | 1.912.681 | 1.912.681 |
| Total activos financieros a corto plazo | - | 1.915.691 | 1.915.691 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

Estos importes se desglosan en los epígrafes de balance a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 siguientes, expresados en miles de euros:

| | 31 de diciembre de 2010 | | |
|---|--------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|
| | Instrumentos de patrimonio | Créditos, derivados y otros | Total |
| Activos financieros no corrientes | | | |
| Inversiones financieras a largo plazo | 787 | 709.147 | 709.934 |
| Deudores comerciales no corrientes | - | 14.226 | 14.226 |
| Total activos financieros no corrientes a 31/12/2010 | <u>787</u> | <u>723.373</u> | <u>724.160</u> |
| Activos financieros corrientes | | | |
| Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar | - | 2.185.277 | 2.185.277 |
| Inversiones financieras a corto plazo | - | 5.190 | 5.190 |
| Total activos financieros corrientes a 31/12/2010 | <u>-</u> | <u>2.190.467</u> | <u>2.190.467</u> |
| | 31 de diciembre de 2009 | | |
| | Instrumentos de patrimonio | Créditos, derivados y otros | Total |
| Activos financieros no corrientes | | | |
| Inversiones financieras a largo plazo | 787 | 679.089 | 679.876 |
| Deudores comerciales no corrientes | - | 26.627 | 26.627 |
| Total activos financieros no corrientes a 31/12/2009 | <u>787</u> | <u>705.716</u> | <u>706.503</u> |
| Activos financieros corrientes | | | |
| Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar | - | 1.912.361 | 1.912.361 |
| Inversiones financieras a corto plazo | - | 3.330 | 3.330 |
| Total activos financieros corrientes a 31/12/2009 | <u>-</u> | <u>1.915.691</u> | <u>1.915.691</u> |

Los valores razonables de estos activos financieros son superiores o iguales a sus valores contables.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

6.1 Inversiones Financieras

El detalle de las inversiones financieras a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 es como sigue:

| | Miles de euros | | | |
|---|----------------|--------------|----------------|--------------|
| | 2010 | | 2009 | |
| | No corriente | Corriente | No corriente | Corriente |
| Instrumentos de patrimonio | 874 | - | 874 | - |
| Correcciones valorativas por deterioro | (87) | - | (87) | - |
| Total instrumentos de patrimonio | 787 | - | 787 | - |
| Administraciones Públicas Deudoras | 706.770 | - | 676.693 | - |
| Inversiones financieras a corto plazo | - | 5.190 | - | 3.330 |
| Otros activos financieros (Depósitos, fianzas y otros créditos) | 2.377 | - | 2.396 | - |
| | 709.934 | 5.190 | 679.876 | 3.330 |

(a) Instrumentos de patrimonio

Corresponde a las participaciones del Grupo en sociedades sobre las que no existe una influencia significativa en su gestión. Todas ellas están participadas por la Entidad Dominante en un porcentaje inferior al 20% de su capital.

(b) Administraciones Públicas deudoras a largo plazo (véase nota 10)

Corresponde en su totalidad a los importes devengados y pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 por ayudas concedidas por Fondos Europeos para la financiación de la construcción de líneas de alta velocidad y la realización de inversiones en activos propios así como en activos de la Red de Titularidad del Estado, según el desglose mostrado a continuación:

| | Miles de euros | |
|--|----------------|----------------|
| | 2010 | 2009 |
| Fondos de Cohesión Alta Velocidad | 370.385 | 385.775 |
| F.E.D.E.R. Alta Velocidad | 258.335 | 220.152 |
| F.E.D.E.R. Red de Titularidad del Estado y activos propios | 34.496 | 37.895 |
| FONDOS R.T.E Alta Velocidad | 43.554 | 32.871 |
| | 706.770 | 676.693 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

Adicionalmente, la Entidad ha registrado en el epígrafe de "Otros créditos con las Administraciones Públicas", perteneciente a la rúbrica de Deudores, las cantidades devengadas por ayudas europeas pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2010 y cuyo cobro se estima se hará efectivo en 2011 por un importe total de 191.699 miles de euros (véase nota 6.2.d).

(c) Inversiones financieras a corto plazo

Comprende las inversiones del Grupo en instrumentos financieros cuyo plazo de vencimiento es superior a tres meses.

A 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009, la Entidad no dispone de inversiones financieras cuyo plazo de vencimiento fuera superior a tres meses. No obstante, ADIF registró a 31 de diciembre de 2009 en el epígrafe de "Efectivo y otros activos líquidos equivalentes", las inversiones en instrumentos financieros consideradas de gran liquidez, por tener un vencimiento inferior a tres meses cuyo importe ascendía a 31 de diciembre de 2009 a 846.699 miles de euros (véase nota 8).

El detalle de las inversiones financieras a corto plazo a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 es el siguiente:

| 2010 Miles de euros | | | Rentabilidad (mínima- máxima) |
|----------------------------------|---------------------------|--------------|----------------------------------|
| Vencimiento | Instrumento financiero | Importe | |
| Entre 3 y 6 meses | Depósitos a plazo fijo | 5.050 | 2,88% - 4,01% |
| | Otros activos financieros | 94 | |
| Intereses devengados no vencidos | | 46 | |
| | | 5.190 | |
| 2009 Miles de euros | | | Rentabilidad (mínima- máxima) |
| Vencimiento | Instrumento financiero | Importe | |
| Entre 3 y 6 meses | Depósitos a plazo fijo | 3.125 | 1,49% - 4,00% |
| | Otros activos financieros | 195 | |
| Intereses devengados no vencidos | | 10 | |
| | | 3.330 | |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

6.2 Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

El detalle de los deudores comerciales y otras cuentas a cobrar a 31 de diciembre de 2010 y 2009 es como sigue:

| | Miles de euros | | | |
|---|----------------|------------------|---------------|------------------|
| | 2010 | | 2009 | |
| | No corriente | Corriente | No corriente | Corriente |
| Multigrupo y asociadas | | | | |
| Deudores (nota 6.2(a)) | 13.400 | 8.506 | 26.627 | 11.503 |
| No vinculadas | | | | |
| Clientes por ventas y prestaciones de servicios (nota 6.2(b)) | - | 898.672 | - | 484.731 |
| Deudores (nota 6.2(c)) | 826 | 213.052 | - | 184.645 |
| Activos por impuesto corriente | - | 3.035 | | |
| Administraciones Públicas (nota 6.2(d)) | - | 1.060.941 | - | 1.230.266 |
| Personal | - | 1.071 | - | 1.216 |
| Total saldos al 31 de diciembre | 14.226 | 2.185.277 | 26.627 | 1.912.361 |

(a) Deudores, empresas multigrupo y asociadas

El detalle del saldo de estas cuentas del activo corriente y no corriente del balance de situación al 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 adjunto, es el siguiente:

| | Miles de euros | | | |
|--|----------------|--------------|---------------|---------------|
| | 2010 | | 2009 | |
| | No corriente | Corriente | No corriente | Corriente |
| Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA) | - | 3.691 | - | 3.959 |
| Águilas Residencial, S.A. | 74 | - | - | 87 |
| Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A. | 1.003 | - | - | 1.381 |
| Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A. | - | 132 | - | 132 |
| Bano Real, S.A. | 1.093 | - | - | 1.255 |
| Centro Estación de Miranda, S.A. | - | 1.394 | 1.955 | - |
| Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) | - | 604 | - | 1.670 |
| Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. | - | - | - | 23 |
| Mosaico Desarrollo Inmobiliario, S.A. | - | - | 10.374 | - |
| Necsa, Nuevos Espacios Comerciales, S.A. | - | 955 | - | 1.621 |
| Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA) | - | 2 | - | 1 |
| Terralbina Inmobiliaria, S.A. | - | - | - | - |
| Tricéfalo, S.A. | - | 859 | 842 | - |
| Cartagena Alta Velocidad, S.A. | - | 264 | - | - |
| Murcia Alta Velocidad, S.A. | - | 605 | - | - |
| Vías y Desarrollos Urbanos, S.A. | 11.230 | - | 13.456 | 1.346 |
| RENFURBIS | - | - | - | 27 |
| INARENAS | - | - | - | 1 |
| | 13.400 | 8.506 | 26.627 | 11.503 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

Estas cuentas a cobrar se han generado como consecuencia de las distintas operaciones comerciales realizadas entre la Entidad Dominante y dichas empresas. Se encuentran valoradas a su coste amortizado.

El plazo de vencimiento de estas deudas comerciales a 31 de diciembre de 2010 está comprendido entre los ejercicios 2011 a 2015.

El detalle de las transacciones realizadas por la Entidad Dominante en el ejercicio 2010 y 2009, con sus sociedades multigrupo es el siguiente:

| Sociedad | 2010 Miles de euros | | | |
|--|---------------------|--------|-------------|------------|
| | Ingresos | Gastos | Inversiones | Dividendos |
| Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA) | 5.644 | 2.258 | - | 500 |
| Alta Velocidad España Portugal, AEIE | - | - | - | - |

| Sociedad | 2009 Miles de euros | | | |
|--|---------------------|--------|-------------|------------|
| | Ingresos | Gastos | Inversiones | Dividendos |
| Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA) | 6.059 | 2.396 | - | 3.297 |
| Alta Velocidad España Portugal, AEIE | - | - | - | - |

(b) Clientes por ventas y prestaciones de servicios

El detalle por conceptos de esta partida a 31 de diciembre de 2010 y 2009 es como sigue:

| | Miles de euros | |
|---|----------------|----------------|
| | 2010 | 2009 |
| Inversiones en la Red de Titularidad del Estado | 823.502 | 398.576 |
| Administración, gestión y mantenimiento de la Red de Titularidad del Estado | - | - |
| Cánones Ferroviarios y otros conceptos | 75.170 | 86.397 |
| | 898.672 | 484.973 |
| Deterioro de valor de créditos comerciales | - | (242) |
| | 898.672 | 484.731 |

b.1) Inversiones en la Red de Titularidad del Estado

En esta cuenta se incluyen, entre otros conceptos, los importes facturados y pendientes de cobro a SEITTSA a 31 de diciembre de los ejercicios 2010 y 2009, así como los importes devengados y pendientes de facturar al Ministerio de Fomento a dicha fecha en relación con las inversiones

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

ejecutadas por ADIF en la Red Convencional y en el tramo Ourense - Santiago de Compostela de la línea de alta velocidad Madrid - Galicia que forman parte de la Red de Titularidad del Estado, de acuerdo con los Convenios suscritos entre ambas entidades y el Ministerio de Fomento que desarrollan y complementan el Contrato -Programa 2007 - 2010. También se incluyen en este epígrafe los importes pendientes de cobro a SEITTSA y al Ministerio de Fomento a 31 de diciembre de 2010 y de 2009, como consecuencia de diversos acuerdos y otras disposiciones para la ejecución de actuaciones de mejora en las infraestructuras ferroviarias de Cataluña, así como para la dinamización de la economía y el empleo (véase notas 1 (e) y 1 (f)). A continuación se presenta un desglose por conceptos de estas partidas a 31 de diciembre de cada ejercicio, en miles de euros:

| | Miles de euros | |
|--|----------------|----------------|
| | 2010 | 2009 |
| Inversiones encomendadas por C -P 2007 - 2010 | 775.928 | 357.577 |
| Red convencional de Titularidad del Estado | 519.365 | 263.611 |
| Liquidación de las inversiones del ejercicio 2007 | 4.964 | 4.964 |
| Inversiones ejecutadas en 2008 | 18.859 | 12.449 |
| Inversiones ejecutadas en 2009 | (288) | 246.198 |
| Inversiones ejecutadas en 2010 | 495.830 | - |
| Red de Altas prestaciones de Titularidad del Estado (Tramo Ourense - Santiago) | 256.563 | 93.966 |
| Liquidación de las inversiones de los ejercicios 2005 y 2006 | - | - |
| Inversiones ejecutadas en 2008 | - | - |
| Inversiones ejecutadas en 2009 | 17 | 93.966 |
| Inversiones ejecutadas en 2010 | 256.546 | - |
| Red convencional de Titularidad del Estado encomendadas por otras disposiciones y convenios | 47.574 | 40.999 |
| Inversiones ejecutadas en 2009. Convenios Red Estado en Cataluña | 34.595 | 6.239 |
| Inversiones ejecutadas en 2009. Plan de Dinamización | 12.979 | 34.760 |
| TOTAL | 823.502 | 398.576 |

De estas cifras, el importe pendiente de cobro a SEITTSA a 31 de diciembre de 2010 asciende a 810.523 miles de euros e incluye un importe devengado pendiente de facturar a 31 de diciembre de 2010 por valor de 324.053 miles de euros, IVA excluido. Al cierre del ejercicio 2009 el importe pendiente de cobro a SEITTSA ascendía a 363.816 miles de euros e incluía un importe devengado pendiente de facturar por valor de 56.306 miles de euros., IVA excluido.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

Respecto a los derechos de cobro correspondientes a las inversiones realizadas en el ejercicio 2007 en la red convencional de titularidad del Estado, la Comisión de Seguimiento del Contrato - Programa, en aplicación del procedimiento establecido en la cláusula 13 del mismo, aprobó en su reunión del día 28 de julio de 2009, previo informe de control financiero de la IGAE, emitido el 28 de abril de 2009, la liquidación definitiva de las inversiones ejecutadas en el ejercicio 2007, que ascendió a un total de 484.858 miles de euro, IVA incluido. Del citado importe quedan pendiente de cobro a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009, 4.964 miles de euros que forman parte del saldo de la cuenta de "Clientes por ventas y prestaciones de servicios".

Asimismo en dicha reunión, la Comisión de Seguimiento del Contrato - Programa, aprobó la liquidación definitiva de las inversiones realizadas por ADIF en el ejercicio 2008 en la línea de Alta Velocidad Madrid-Galicia, tramo Ourense- Santiago por un importe total de 365.569 miles de euros, IVA incluido, Dicho importe está íntegramente cobrado a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009.

En relación a las inversiones ejecutadas por ADIF en el ejercicio 2008 en la Red convencional de titularidad del Estado, la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa en su sesión de fecha 18 de noviembre de 2010 aprobó la liquidación definitiva de dichas inversiones por valor de 539.441 miles de euros, IVA incluido. A 31 de diciembre de 2010, ADIF tiene pendientes de cobro por este concepto un total de 18.859 miles de euros recogidos en el saldo de la cuenta "Clientes por ventas y prestación de servicios".

Con fecha 28 de enero de 2011 la IGAE emitió informe definitivo de liquidación de las inversiones realizadas por ADIF en el ejercicio 2009 en la Red de Alta Velocidad Madrid- Galicia, tramo Ourense-Santiago por un importe total de 389.196 miles de euros, de los cuales a 31 de diciembre de 2010 se encuentra pendiente de cobro un total de 17 miles de euros, IVA incluido.

Asimismo, y en relación a las inversiones ejecutadas en 2009 en la Red Convencional del Estado, la IGAE emitió en fecha 28 de enero de 2011 informe definitivo de liquidación por un importe total de 521.759 miles de euros, importe íntegramente cobrado a 31 de diciembre de 2010.

En relación con los derechos de cobro correspondientes a las inversiones ejecutadas en el ejercicio 2010, aún no se ha procedido a su liquidación. La Dirección de la Entidad considera que del resultado de las liquidaciones definitivas por las inversiones realizadas en los ejercicios 2010 y 2009 en la Red de titularidad del Estado convencional y en el tramo Ourense-Santiago, no surgirán diferencias significativas con respecto a las cifras incluidas en estas Cuentas Anuales.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

b.2) Administración, gestión y mantenimiento de la Red de Titularidad del Estado

En esta cuenta se incluyen los importes facturados al Ministerio de Fomento y pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2010 y de 2009 por la administración, gestión y mantenimiento de la Red de Titularidad del Estado en los citados ejercicios de acuerdo a lo establecido en el Contrato Programa 2007-2010 (véase notas 1(b) y 14).

Según lo establecido en la cláusula 13 del Contrato - Programa (véase nota 1 (b)), en función de la cuantía y sentido de las desviaciones entre las pérdidas previstas y reales, la Comisión de Seguimiento propondrá al Ministerio de Fomento, por si lo estima oportuno, el incremento o disminución de las inversiones previstas en la Red de Titularidad del Estado.

La Comisión de Seguimiento del Contrato Programa aprobó en su sesión de fecha 18 de noviembre de 2010 la liquidación por la administración de la Red de Titularidad del Estado correspondiente al ejercicio 2008, sin ponerse de manifiesto ninguna discrepancia con los importe registrados por ADIF. De esta liquidación se deduce una pérdida inferior a la prevista en el Contrato - Programa por importe de 23.092 miles de euros, de acuerdo con el siguiente detalle:

| | 2010 - Miles de euros | | |
|--|------------------------|-----------------|---------------|
| | Contrato - Programa | Real | Desviación |
| Resultado administración de la Red de Titularidad del Estado (beneficio/(pérdida)) | 10.831 | 31.589 | 20.758 |
| Expediente de regulación de Empleo | <u>(39.682)</u> | <u>(37.347)</u> | <u>2.335</u> |
| | <u>(28.851)</u> | <u>(5.758)</u> | <u>23.093</u> |

Adicionalmente, la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa aprobó en su sesión de fecha 28 de julio de 2009 la liquidación por la administración de la Red de Titularidad del Estado correspondiente al ejercicio 2007, sin ponerse de manifiesto ninguna discrepancia con los importe registrados por ADIF. De esta liquidación se deduce una pérdida inferior a la prevista en el Contrato - Programa por importe de 39.878 miles de euros, de acuerdo con el siguiente detalle:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

A continuación, se muestra el resultado de la referida liquidación comparado con las previsiones del Contrato Programa poniéndose de manifiesto los siguientes resultados:

| | 2009 - Miles de euros | | |
|--|------------------------|----------|------------|
| | Contrato - Programa | Real | Desviación |
| Resultado administración de la Red de Titularidad del Estado (beneficio/(pérdida)) | (9.714) | 26.855 | (36.569) |
| Expediente de regulación de Empleo | (37.616) | (34.307) | (3.309) |
| | (47.330) | (7.452) | (39.878) |

Asimismo, en relación a la liquidación por la administración de la Red de titularidad del Estado efectuada por ADIF en el ejercicio 2009, la IGAE emitió en fecha 31 de enero de 2011 informe definitivo de control financiero por este concepto, encontrándose a la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales pendiente de aprobación por la Comisión de Seguimiento. No obstante, la Dirección de la Entidad considera que, como consecuencia de su aprobación por la Comisión de Seguimiento no surgirán discrepancias significativas con los importes reconocidos en esta Cuentas Anuales.

A continuación, se muestra el resultado de la referida liquidación comparado con las previsiones del Contrato Programa poniéndose de manifiesto los siguientes resultados:

| | 2009 - Miles de euros | | |
|--|------------------------|----------|------------|
| | Contrato - Programa | Real | Desviación |
| Resultado administración de la Red de Titularidad del Estado (beneficio/(pérdida)) | 30.539 | 35.817 | 5.278 |
| Expediente de regulación de Empleo | (41.851) | (34.695) | 7.156 |
| | (11.312) | 1.122 | 12.434 |

Por lo que respecta a la liquidación de los gastos realizados en 2010 por la Entidad en la actividad de administración de la Red de Titularidad del Estado, al cierre del ejercicio no se ha procedido a su liquidación. No obstante, la Dirección de la Entidad considera que de la misma no surgirán diferencias significativas con respecto a las cifras incluidas en estas Cuentas Anuales.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

Durante el ejercicio 2010 la Entidad ha percibido del Ministerio de Fomento la totalidad del importe consignado por la actividad de administración de la red de titularidad del Estado correspondiente a dicho ejercicio por importe de 939.346 miles de euros, IVA incluido. De la misma forma, en el ejercicio 2009 fue cobrado el total de la cifra consignada por dicho concepto por valor de 884.049 miles de euros, IVA incluido. Adicionalmente, en enero de 2009 fue cobrado el importe que a 31 de diciembre de 2008 quedaba pendiente de cobro por esta actividad, por valor de 138.676 miles de euros, IVA incluido.

b.3) Cánones Ferroviarios y otros conceptos

La cuenta "Clientes por ventas y prestaciones de servicios" incluye el saldo liquidado y pendiente de cobro a 31 de diciembre de 2010 en concepto de cánones ferroviarios por importe de 31.913 miles de euros y los ingresos devengados y pendientes de liquidación a dicha fecha en 2009 por el mismo concepto por importe de 29.827 miles de euros. (véase nota 14 (a)).

También recoge el importe liquidado y pendiente de cobro en concepto de Tasa de Seguridad del Transporte Ferroviario de Viajeros, que asciende a 5.679 miles de euros al cierre del ejercicio 2010 y 2.772 miles de euros al cierre de 2009.

(c) Deudores varios

El detalle de la composición de este epígrafe del balance de situación a 31 de diciembre de 2010 y 2009 es como sigue:

| | Miles de euros | |
|---|----------------|----------------|
| | 2010 | 2009 |
| Convenios con operadores ferroviarios | 94.654 | 82.531 |
| Convenios Comunidades Autónomas | 6.376 | 12.447 |
| Alquiler de fibra óptica | 29.779 | 35.077 |
| Por obras por cuenta de terceros | 13.613 | 12.676 |
| Por servicios logísticos | 15.320 | 10.157 |
| Por otros alquileres | 8.273 | 16.151 |
| Otros conceptos | 20.361 | 23.207 |
| Ingresos pendientes de facturar | | |
| Convenios con operadores ferroviarios | 37.077 | 23.274 |
| Por alquiler de fibra óptica | 12.069 | 14.502 |
| Otros | 12.643 | 3.730 |
| | 250.165 | 233.752 |
| Deterioro de valor por créditos comerciales | (37.113) | (49.107) |
| | 213.052 | 184.645 |

El importe relativo a convenios operadores ferroviarios corresponde fundamentalmente a Renfe Operadora.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

El movimiento de las correcciones valorativas por deterioro de los saldos a cobrar a corto y largo plazo durante los ejercicios 2010 y 2009 es como sigue:

| | Miles de euros | | | |
|--|-----------------------|------------------------|---------------------|------------------------|
| | 2010 | | 2009 | |
| | No corriente | Corriente | No corriente | Corriente |
| Saldos al 1 de enero | (839) | (49.107) | (4.615) | (33.805) |
| Aumentos por efecto financiero en el ejercicio | 107 | - | (297) | (52) |
| Dotaciones en el ejercicio | (2.040) | (9.879) | - | (16.509) |
| Reversiones y/o aplicaciones en el ejercicio | 856 | 21.873 | 4.073 | 1.017 |
| Saldos al 31 de diciembre | <u>(1.916)</u> | <u>(37.113)</u> | <u>(839)</u> | <u>(49.349)</u> |

(d) Administraciones Públicas

El epígrafe de Administraciones Públicas deudoras a corto plazo presenta a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 el siguiente desglose:

| | Miles de euros | |
|--|-------------------------|-------------------------|
| | 2010 | 2009 |
| Activo por impuesto corriente (nota 13) | 3.035 | 11.154 |
| Otros créditos con las Administraciones Públicas | 1.060.941 | 1.219.112 |
| Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo (Nota 13) | 867.635 | 91.451 |
| Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas (Nota 13) | 191.699 | 1.125.818 |
| Otros conceptos (Nota 13) | 1.607 | 1.843 |
| | <u>1.063.976</u> | <u>1.230.266</u> |

d.1) El epígrafe Activo por impuesto corriente corresponde al crédito con Hacienda Pública por la devolución de impuestos derivado de retenciones y pagos a cuenta del impuesto sobre sociedades.

d.2) El epígrafe Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo incluye por importe de 108.968 miles de euros la cantidad a cobrar por las liquidaciones de IVA de la Entidad relativas al ejercicio 2010. Adicionalmente incluye por importe de 159.527 miles de euros el IVA soportado de las certificaciones parciales de obra pendientes de pago a 31 de diciembre de 2010 que, de acuerdo con la normativa de este impuesto, será deducible en el momento del pago y cuya devolución se obtendrá en el ejercicio 2011.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

Asimismo, se incluye en el epígrafe de Hacienda Pública deudora por IVA un importe total a cobrar de 148.700 miles de euros correspondientes a la devolución de las cuotas de IVA soportado no deducidas en el ejercicio 2001 por la entidad pública empresarial GIF por una cuantía de 119.205 miles de euros y a 29.495 miles de euros en conceptos de intereses (véase nota 13 (b), 19 y 21).

También se incluyen en este epígrafe los derechos de cobro resultante del auto de la Audiencia Nacional de 29 de septiembre de 2010 por la que se extienden a los ejercicios 2001 a 2004 los efectos de su Sentencia de 11 de septiembre de 2008 relativa al Impuesto sobre el Valor Añadido de RENFE y correspondiente a los ejercicios 1998 y 2000. Como consecuencia del citado auto, se reconoce el derecho a la devolución de las cuotas de IVA soportado no deducidas por RENFE en el referido período. La Entidad ha estimado un importe total a cobrar de 444.033 miles de euros, de los cuales 438.507 miles de euros corresponden al principal y el resto, por importe de 5.526 miles de euros, a los intereses devengados desde la fecha del citado auto (véase nota 13 (b), 19 y 21).

De esta cifra, en aplicación de la Orden Ministerial FOM 2909/2006, de 19 de septiembre de 2006, un importe de 222.017 miles de euros corresponderían a RENFE-Operadora. (véase nota 12.4).

d.3) El saldo a cobrar a corto plazo por subvenciones y ayudas concedidas recoge, tal y como se indica en la nota 6.1(b), los importes devengados por ayudas europeas a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 según el siguiente desglose:

| | Miles de euros | |
|--|-----------------------|-------------------------|
| | 2010 | 2009 |
| Fondos de Cohesión Alta Velocidad | 150.350 | 1.073.378 |
| F.E.D.E.R. Alta Velocidad | 14.312 | - |
| FONDOS R.T.E Alta Velocidad | 27.037 | 17.929 |
| F.E.D.E.R. Red de Titularidad del Estado y activos propios | - | 34.511 |
| | <u>191.699</u> | <u>1.125.818</u> |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

(7) Existencias

Las existencias reflejadas en este epígrafe del balance de situación a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 corresponden básicamente, a materiales adquiridos para su incorporación a los procesos de mantenimiento y construcción de la Red de Titularidad del Estado y de Titularidad de ADIF.

El detalle de su composición al cierre de los ejercicios 2010 y 2009 es el siguiente:

| | Miles de euros | |
|--|-----------------------|-----------------------|
| | 2010 | 2009 |
| Materiales destinados a la Red de Titularidad del Estado | 98.516 | 78.921 |
| Materiales destinados a la Red de Titularidad de ADIF | 43.094 | 41.420 |
| Otros materiales | 1.373 | 1.878 |
| Materias primas | 524 | 295 |
| Productos terminados | 264 | 237 |
| Solares | 8.278 | 8.272 |
| Provisión por deterioro | (3.758) | (4.571) |
| | <u>148.291</u> | <u>126.452</u> |

(8) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El detalle del efectivo y otros activos líquidos equivalentes a 31 de diciembre de 2010 y de 2009 es el siguiente:

| | Miles de euros | |
|---|-----------------------|-------------------------|
| | 2010 | 2009 |
| Caja y Bancos | 175.507 | 395.881 |
| Inversiones financieras temporales de gran liquidez | 2.163 | 848.299 |
| | <u>177.670</u> | <u>1.244.180</u> |

Las inversiones financieras temporales incluidas en este epígrafe corresponden a aquellas cuyo periodo entre la fecha de disposición y la de vencimiento es inferior a tres meses. El detalle de estas inversiones clasificadas por instrumento financiero a 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009 es el siguiente:

| 2010 Miles de euros | | | TOTAL | Rentabilidad (mínima - máxima) |
|-------------------------|---------|----------------------------------|--------------|-----------------------------------|
| Depósitos plazo fijo | Pagarés | Deuda Pública | | |
| 2.000 | - | - | <u>2.000</u> | 3.154% |
| | | | 2.000 | |
| | | | <u>163</u> | |
| | | Intereses devengados no vencidos | <u>2.163</u> | |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

| 2009 Miles de euros | | | | Rentabilidad |
|-------------------------|---------|----------------------------------|---------|-------------------|
| Depósitos plazo fijo | Pagarés | Deuda Pública | TOTAL | (mínima - máxima) |
| 846.600 | - | - | 846.600 | 2,01% - 3,732% |
| | | | 846.600 | |
| | | | 1.699 | |
| | | Intereses devengados no vencidos | 848.299 | |

(9) Fondos propios

La composición y el movimiento del patrimonio neto del Grupo se presenta en el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado.

(a) Aportación patrimonial

La cuenta "Patrimonio recibido en adscripción" recoge el coste del inmovilizado correspondiente a bienes de dominio público y del patrimonio del Estado adscritos en su día a Renfe, que fueron inventariados y registrados por la Entidad Dominante (véase nota 3 (f)), así como del inmovilizado construido por el Ministerio de Fomento cuya propiedad fue traspasada a Renfe, por un importe total de 27.298 miles de euros. También se incluye en esta cuenta el patrimonio recibido en adscripción por GIF con anterioridad a 1 de enero de 2005, por un importe de 71.861 miles de euros, de los cuales un total de 46.839 miles de euros corresponden al valor de la obra y las asistencias técnicas de plataforma de los dos tramos de la línea Madrid-Barcelona-Frontera Francesa que fueron aportados al GIF, de acuerdo con las actas de subrogación firmadas por el Ministerio de Fomento y dicha entidad en el año 1997, y un total de 25.022 miles de euros a los importes de expropiaciones abonadas por el Ministerio correspondientes a los tramos en los que GIF se subrogó.

La cuenta "Otras aportaciones patrimoniales", recoge, principalmente, las aportaciones patrimoniales del Estado a la Entidad Dominante con objeto de dotar a ésta de los recursos propios necesarios para llevar a cabo las inversiones en las líneas de alta velocidad cuya construcción y administración tiene encomendadas. En los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2010 se estableció una aportación de 1.600.000 miles de euros que fueron reducidos en 400.000 y 623.300 miles de euros por sendos acuerdos de Consejo de Ministros de fecha 21 de enero y 24 de mayo de 2010. Finalmente, como consecuencia de la política de austeridad aplicada por la AGE, no se ha percibido importe alguno por este concepto en el ejercicio 2010. Asimismo, en esta cuenta se incluyeron las aportaciones patrimoniales efectuadas por el Estado al GIF hasta 31 de diciembre de 2004, cuyo importe total ascendió a 7.714.686 miles de euros.

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010**

(b) Reservas y resultados de ejercicios anteriores

La composición y el movimiento habido en las cuentas incluidas en el epígrafe de Reservas y resultados de ejercicios anteriores en los ejercicios 2010 y 2009 es el siguiente:

| | 2010 Miles de euros | | | | | | |
|---|--|----------------------------------|--|-------------------------------------|-------------------------------------|--|--|
| | Reservas y resultados de ejercicios anteriores de la Entidad Dominante | | | | | | |
| | Reservas por pérdidas y ganancias actuariales | Reservas de la Entidad Dominante | Otras Reservas de la Entidad Dominante | Resultados de ejercicios anteriores | Reservas de sociedades consolidadas | Reservas de sociedades puestas en equivalencia | Total reservas y resultados de ejercicios anteriores |
| Saldo al 31 de diciembre de 2009 | (690) | 110.769 | 28.419 | (288.749) | (2.177) | 9.170 | (143.258) |
| Ajustes por errores del ejercicio 2009 y anteriores | - | - | - | - | - | - | - |
| Saldo al 1 de enero de 2010 | (690) | 110.769 | 28.419 | (288.749) | (2.177) | 9.170 | (143.258) |
| Reconocimiento de pérdidas y ganancias actuariales y otros | - | - | - | - | - | - | - |
| ajustes | 929 | - | - | - | (161) | (7) | 761 |
| Distribución de dividendos | - | - | 6.473 | - | (641) | (5.832) | - |
| Incremento o disminución por combinaciones de negocios producidas en el ejercicio | - | - | (87) | - | 1.521 | 9.636 | 11.070 |
| Otras operaciones con socios y propietarios | - | - | (11.624) | 68.097 | 3.365 | 3.038 | 62.876 |
| Saldo al 31 de diciembre de 2010 | 239 | 110.769 | 23.181 | (220.652) | 1.907 | 16.005 | (68.551) |

| | 2009 Miles de euros | | | | | | |
|---|--|----------------------------------|--|-------------------------------------|-------------------------------------|--|--|
| | Reservas y resultados de ejercicios anteriores de la Entidad Dominante | | | | | | |
| | Reservas por pérdidas y ganancias actuariales | Reservas de la Entidad Dominante | Otras Reservas de la Entidad Dominante | Resultados de ejercicios anteriores | Reservas de sociedades consolidadas | Reservas de sociedades puestas en equivalencia | Total reservas y resultados de ejercicios anteriores |
| Saldo al 31 de diciembre de 2008 | (1.075) | 110.769 | 28.938 | (283.615) | (2.091) | 10.163 | (136.911) |
| Ajustes por errores del ejercicio 2008 y anteriores | - | - | - | - | - | 77 | 77 |
| Saldo al 1 de enero de 2009 | (1.075) | 110.769 | 28.938 | (283.615) | (2.091) | 10.240 | (136.834) |
| Reconocimiento de pérdidas y ganancias actuariales | 385 | - | - | - | - | - | 385 |
| Distribución de dividendos | - | - | 11.782 | - | (3.101) | (8.681) | - |
| Otras operaciones con socios y propietarios | - | - | (12.301) | (5.134) | 3.015 | 7.611 | (6.809) |
| Saldo al 31 de diciembre de 2009 | (690) | 110.769 | 28.419 | (288.749) | (2.177) | 9.170 | (143.258) |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

El movimiento en el ejercicio 2010 en el epígrafe de reservas por pérdidas y ganancias actuariales y otros ajustes corresponde, fundamentalmente, a la variación en dicho ejercicio del valor del pasivo actuarial estimado a 31 de diciembre de 2009 como consecuencia del cambio de las hipótesis de crecimiento del índice de precios al consumo en los años 2001 a 2010 utilizados en el proceso de externalización de los compromisos de pensiones y jubilaciones anticipadas (véase nota 11).

“Otras reservas de la Entidad” dominante incluye las diferencias negativas generadas en la primera consolidación a 1 de enero de 2005, correspondientes a las sociedades consolidadas por integración global por importe de 14.236 miles de euros, y a sociedades puestas en equivalencia por importe de 7.165 miles de euros. Asimismo incluye los ajustes de consolidación de eliminación de dividendos y transacciones que afectan a las reservas de la Entidad dominante.

El detalle de las reservas de sociedades consolidadas es el siguiente:

| Sociedad dependiente | Miles de euros | |
|--|-------------------------------------|----------------|
| | Reservas en sociedades consolidadas | |
| | 2010 | 2009 |
| Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA) | 505 | 352 |
| REDALSA, S.A. | 2.397 | 1.353 |
| Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA) | - | (2.933) |
| Equipamientos de Espacios y Estaciones, S.A. (EQUIDES A) | (995) | (949) |
| | <u>1.907</u> | <u>(2.177)</u> |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

El detalle de las reservas de sociedades puestas en equivalencia es el siguiente:

| Sociedades multigrupo o asociadas | Miles de Euros | |
|--|--|-------|
| | Reservas de sociedades puestas en equivalencia | |
| | 2010 | 2009 |
| Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA) | (832) | (766) |
| Alta Velocidad España-Portugal AEIE | (101) | (81) |
| Cartagena Ave, S.A. | (4) | (7) |
| Murcia Ave, S.A. | 3 | 3 |
| Palencia Alta Velocidad, S.A. | 3 | |
| SLISA | 392 | 198 |
| Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A. | 1.505 | 1.936 |
| Areas Comerciales En Estaciones, S.A. | - | 10 |
| Nuevas Estaciones Ferroviarias, S.A. | (18) | (42) |
| Renfurbis, S.A. | 788 | 1.085 |
| Promociones Residencial Sofetral, S.A. | 27 | 55 |
| Tricefalo, S.A. | 374 | 302 |
| Bano Real, S.A. | 906 | 714 |
| Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A. | (30) | (39) |
| Terralbina Inmobiliaria, S.A. | 2.854 | 1.999 |
| Aguilas Residencial, S.A. | 1.241 | 1.383 |
| Residencial Langa, S.A. | 694 | 697 |
| Centro Estación Miranda, S.A. | (23) | (17) |
| Desarrollo Inmobiliario Castilla-La Mancha, S.A. | 113 | 114 |
| Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A. | (107) | (102) |
| Promociones Inmobiliarias Renfapex 2000, Sa. | 83 | 248 |
| Vias Y Desarrollos Urbanos, S.A. | 304 | 482 |
| Inarenas Proyectos Inmobiliarios, S.A. | 23 | 25 |
| Necsoren, S.A. | - | - |
| Leon A.V. 2003 S.A. | (132) | (10) |
| Logroño Integración del Ferrocarril, S.A. | (6) | (8) |
| Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A. | (5) | (5) |
| Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A. | 137 | 245 |
| Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. | 1 | 1 |
| Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A. | (28) | (26) |
| Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A. | - | - |
| Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) | 7.902 | 828 |
| Cannfrac 2000 | (52) | (52) |
| Samahi | - | - |
| Almeria Alta Velocidad, S.A. | (3) | - |
| A.V. Vitoria Gasteizo Abiadura Handia, S.A. | (4) | - |
| Sociedade PPE Subcons. Comfersa | - | -- |
| Otras reclasificaciones | - | - |
| | 16.005 | 9.170 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

(c) Resultados atribuibles a la Entidad Dominante

La aportación de cada sociedad incluida en el perímetro de consolidación a los resultados consolidados, con indicación de la parte que corresponde a los socios externos a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 es como sigue:

| 2010 Miles de euros | | |
|--|--|---|
| Sociedad | Resultado atribuido a la Entidad Dominante | Resultados atribuidos a socios externos |
| Entidad Dominante ADIF | 128.610 | - |
| Sociedades dependientes | | |
| Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA) | 678 | - |
| REDALSA, S.A. | 652 | 602 |
| Fidalia, S.A.U. | 649 | - |
| | 1.979 | 602 |
| Resultado aportado por sociedades puestas en equivalencia (nota 5) | 13.902 | - |
| Resultado del ejercicio | 144.491 | 602 |
| 2009 Miles de euros | | |
| Sociedad | Resultado atribuido a la Entidad Dominante | Resultados atribuidos a socios externos |
| Entidad Dominante ADIF | 56.474 | - |
| Sociedades dependientes | | |
| Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA) | 794 | - |
| REDALSA, S.A. | 1.045 | 965 |
| Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A.(TIFSA) | 1.412 | 2.518 |
| Equipamientos de Espacios y Estaciones, S.A.(EQUIDESSA) | 114 | - |
| | 3.365 | 3.483 |
| Resultado aportado por sociedades puestas en equivalencia (nota 5) | 3.461 | - |
| Resultado del ejercicio | 63.300 | 3.483 |

(d) Propuesta de aplicación del resultado del ejercicio de la Entidad Dominante

La Dirección de la Entidad Dominante propone la aplicación del beneficio del ejercicio 2010, por importe de 140.753 miles de euros, al epígrafe de "Resultados de ejercicios anteriores" del capítulo de Fondos Propios.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

(e) Socios Externos

El detalle y movimiento de este epígrafe durante los ejercicios 2010 y 2009, es como sigue:

| 2010 Miles de euros | | | | | |
|---------------------|----------------------------|--------------------------|--|--|----------------------------------|
| | Saldo a 1 de enero de 2010 | Atribución de resultados | Variación en el perímetro de consolidación | Ingresos y gastos reconocidos en otras partidas de patrimonio neto | Saldo al 31 de diciembre de 2010 |
| TIFSA | 8.981 | - | (8.981) | - | - |
| REDALSA | 4.192 | 602 | - | - | 4.794 |
| | 13.173 | 602 | (8.981) | - | 4.794 |

| 2009 Miles de euros | | | | | |
|---------------------|----------------------------|--------------------------|----------------|--|----------------------------------|
| | Saldo a 1 de enero de 2009 | Atribución de resultados | Dividendos | Ingresos y gastos reconocidos en otras partidas de patrimonio neto | Saldo al 31 de diciembre de 2009 |
| TIFSA | 9.149 | 2.518 | (2.714) | 28 | 8.981 |
| REDALSA | 3.227 | 965 | - | - | 4.192 |
| | 12.376 | 3.483 | (2.714) | 28 | 13.173 |

(10) Subvenciones, donaciones y legados

El saldo de este capítulo del balance de situación al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009 adjuntos recoge, las subvenciones de capital pendientes de imputar a resultados.

El movimiento registrado durante los ejercicios 2010 y 2009 es como se detalla a continuación:

| | 2010 Datos en miles de euros | | | | |
|---|------------------------------|------------------|----------------|-------------------------------|-------------------------------|
| | Fondos COHESION | Fondos FEDER | Fondos RTE | Otras Subvenciones de capital | Total Subvenciones de capital |
| Saldo a 1 de enero de 2009 | 4.353.772 | 1.312.939 | 135.507 | 137.927 | 5.940.145 |
| Fondos europeos devengados en el ejercicio 2010 | 138.390 | 48.123 | 43.421 | - | 229.934 |
| Subvenciones financiadas por Contrato Programa 2007-2010 | - | - | - | 33.020 | 33.020 |
| Otras subvenciones de capital devengadas en el ejercicio 2010 | - | - | - | 66.683 | 66.683 |
| Variaciones del perímetro | - | - | - | (6) | (6) |
| Efecto impositivo por las subvenciones de capital devengadas en el ejercicio 2010 (nota 13) | (41.517) | (14.437) | (13.026) | (29.911) | (98.891) |
| Imputación a resultados del ejercicio de subvenciones de capital (nota 18) | (20.912) | (13.221) | (553) | (4.945) | (39.631) |
| Saldos al 31 de diciembre de 2010 | 4.429.733 | 1.333.404 | 165.349 | 202.768 | 6.131.254 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

| | 2009 Datos en miles de euros | | | | |
|---|------------------------------|-------------------------|-----------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| | Fondos COHESION | Fondos FEDER | Fondos RTE | Otras Subvenciones de capital | Total Subvenciones de capital |
| Saldo a 31 de diciembre de 2008 | 3.722.504 | 799.382 | 100.192 | 95.807 | 4.717.885 |
| Ajustes por adaptación a la Orden EHA/733/2010 (Véase notas 2(a) y (b)) | 26.596 | 408.504 | 14.910 | - | 450.010 |
| Subvenciones íntegras | 37.995 | 583.577 | 21.300 | - | 642.872 |
| Efecto impositivo (véase nota 13(a)) | (11.399) | (175.073) | (6.390) | - | (192.862) |
| Saldo a 1 de enero de 2009 | 3.749.100 | 1.207.886 | 115.102 | 95.807 | 5.167.895 |
| Fondos europeos devengados en el ejercicio 2009 | 892.732 | 168.206 | 29.421 | - | 1.090.359 |
| Subvenciones financiadas por Contrato Programa 2007-2010 | - | - | - | 10.322 | 10.322 |
| Otras subvenciones de capital devengadas en el ejercicio 2009 | - | - | - | 53.266 | 53.266 |
| Efecto impositivo por las subvenciones de capital devengadas en el ejercicio 2009 (nota 13) | (267.819) | (50.462) | (8.826) | (18.321) | (345.428) |
| Imputación a resultados del ejercicio de subvenciones de capital (nota 18) | (20.241) | (12.691) | (190) | (3.147) | (36.269) |
| Saldos al 31 de diciembre de 2009 | <u>4.353.772</u> | <u>1.312.939</u> | <u>135.507</u> | <u>137.927</u> | <u>5.940.145</u> |

a) Fondos de Cohesión

La situación de los Fondos de Cohesión a 31 de diciembre de 2010 y 2009 sin considerar el efecto impositivo e incluyendo los importes devengados por deudas transformables en subvenciones, se refleja a continuación:

| TRAMO | AYUDAS CONCEDIDAS | SUBVENCIONES DEVENGADAS | 2010 Datos en miles de euros | |
|---|-------------------------|----------------------------|--|-------------------------|
| | | | DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (Nota 12.2) | COBROS RECIBIDOS |
| L.A.V. Madrid-Barcelona- Frontera francesa | 3.389.262 | 3.389.262 | - | 3.209.281 |
| Madrid-Lérida | 2.112.357 | 2.112.357 | - | 2.097.984 |
| Lérida-Martorell | 791.112 | 791.112 | - | 702.487 |
| Martorell-Barcelonal | 485.793 | 485.793 | - | 408.810 |
| L.A.V. Madrid- Valladolid | 1.573.788 | 1.573.788 | - | 1.318.343 |
| L.A.V Madrid-Levante | 574.569 | 572.757 | - | 496.342 |
| Fondos Cohesión 2007-2013 | <u>979.793</u> | <u>957.987</u> | <u>96.926</u> | <u>1.046.019</u> |
| TOTAL | <u>6.517.412</u> | <u>6.493.794</u> | <u>96.926</u> | <u>6.069.985</u> |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

2009 Datos en miles de euros

| TRAMO | AYUDAS CONCEDIDAS | SUBVENCIONES DEVENGADAS | DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (Nota 12.2) | COBROS RECIBIDOS |
|---|-------------------------|----------------------------|--|-------------------------|
| L.A.V. Madrid-Barcelona- Frontera francesa | 3.391.178 | 3.391.178 | - | 3.123.961 |
| Madrid-Lérida | 2.111.544 | 2.111.544 | - | 2.094.130 |
| Lérida-Martorell | 793.841 | 793.841 | - | 644.189 |
| Martorell-Barcelonal | 485.793 | 485.793 | - | 385.642 |
| L.A.V. Madrid- Valladolid | 1.573.788 | 1.507.699 | - | 1.276.596 |
| L.A.V Madrid-Levante | 574.640 | 569.807 | - | 469.209 |
| Fondos Cohesión 2007-2013 | <u>979.793</u> | <u>886.720</u> | <u>70.441</u> | <u>96.926</u> |
| TOTAL | <u>6.519.399</u> | <u>6.355.404</u> | <u>70.441</u> | <u>4.966.692</u> |

(b) Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

La situación de los Fondos Europeos de Desarrollo Regional a 31 de diciembre de 2010 y 2009 sin considerar el efecto impositivo, se detalla a continuación:

b.1) Ancho Convencional

Las ayudas concedidas, así como los pagos recibidos correspondientes al Programa Operativo 2000-2006 para la Red de Ancho Convencional se detallan a continuación:

2010 Datos en miles de euros

| PROGRAMA OPERATIVO | AYUDAS CONCEDIDAS | AYUDAS DEVENGADAS | COBROS RECIBIDOS | COBROS RECIBIDOS ADIF |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------------|
| ANDALUCÍA | 62.500 | 62.500 | 59.375 | 9.550 |
| ASTURIAS | 20.865 | 20.865 | 19.822 | 5.701 |
| CASTILLA Y LEON | 35.451 | 35.451 | 33.678 | 375 |
| EXTREMADURA | 75.197 | 75.197 | 71.437 | 768 |
| GALICIA | 127.038 | 127.038 | 120.686 | 3.127 |
| MURCIA | 65.332 | 65.332 | 62.065 | 8.420 |
| VALENCIA | 38.925 | 38.925 | 36.979 | 2.567 |
| TOTAL | <u>425.308</u> | <u>425.308</u> | <u>404.042</u> | <u>30.508</u> |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

2009 Datos en miles de euros

| PROGRAMA OPERATIVO | AYUDAS CONCEDIDAS | AYUDAS DEVENGADAS | COBROS RECIBIDOS | COBROS RECIBIDOS ADIF |
|---------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------|------------------------------|
| ANDALUCÍA | 62.500 | 62.500 | 59.375 | 9.550 |
| ASTURIAS | 20.865 | 20.865 | 19.822 | 5.701 |
| CASTILLA Y LEON | 35.451 | 35.451 | 33.678 | 375 |
| EXTREMADURA | 75.197 | 75.197 | 71.437 | 768 |
| GALICIA | 127.038 | 127.038 | 86.175 | 2.232 |
| MURCIA | 65.332 | 65.332 | 58.750 | 11.903 |
| VALENCIA | 38.925 | 38.925 | 36.895 | 2.561 |
| TOTAL | 425.308 | 425.308 | 366.132 | 33.090 |

La columna "Cobros recibidos ADIF" incluye el importe correspondiente a las ayudas percibidas para la financiación de activos propios de la Entidad Dominante. Los restantes cobros recibidos corresponden, básicamente, a la financiación de actuaciones en la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado.

Del importe "Ayudas devengadas" en los ejercicios 2010 y 2009, un total de 32.114 y 36.486 miles de euros respectivamente corresponde a la cifra de ayudas que financian activos de la Entidad Dominante al 31 de diciembre de 2010 y 2009.

b.2) Ancho UIC (Alta Velocidad)

2010 Datos en miles de euros

| PROGRAMA OPERATIVO | GRAN PROYECTO | AYUDA CONCEDIDA | SUBVENCIONES DEVENGADAS | DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (nota 12.2) | COBROS RECIBIDOS |
|---------------------------|----------------------|------------------------|--------------------------------|---|-------------------------|
| ANDALUCIA | Córdoba - Málaga | 953.840 | 953.600 | - | 832.750 |
| CASTILLA Y LEÓN | Segovia - Valladolid | 193.256 | 193.256 | - | 169.394 |
| MURCIA | Acceso Murcia | 28.412 | 28.412 | - | 23.843 |
| CASTILLA LA MANCHA | Acceso Toledo | 102.237 | 102.237 | - | 63.771 |
| VALENCIA | Alicante/Elche | 99.402 | 107.872 | - | 42.255 |
| CASTILLA Y LEÓN | Túneles de Pajares | 238.995 | 283.995 | - | 283.995 |
| ASTURIAS | Túneles de Pajares | 107.872 | 99.402 | - | 94.432 |
| FEDER 2007-2013 | | 107.683 | 14.312 | 297.784 | 297.784 |
| TOTAL | | 1.831.697 | 1.783.086 | 297.784 | 1.808.224 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

2009 Datos en miles de euros

| PROGRAMA OPERATIVO | GRAN PROYECTO | AYUDA CONCEDIDA | SUBVENCIONES DEVENGADAS | DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (nota 12.2) | COBROS RECIBIDOS |
|--------------------|-----------------------|------------------|-------------------------|--|------------------|
| ANDALUCIA | Córdoba - Málaga | 953.840 | 953.840 | - | 832.750 |
| CASTILLA Y LEÓN | Segovia - Valladolid | 193.257 | 193.257 | - | 169.394 |
| MURCIA | Acceso Murcia | 25.098 | 25.098 | - | 23.843 |
| CASTILLA LA MANCHA | Acceso Toledo | 67.128 | 67.128 | - | 63.771 |
| VALENCIA | Acceso Alicante/Elche | 99.402 | 99.402 | - | 94.432 |
| CASTILLA Y LEÓN | Túneles de Pajares | 283.995 | 283.995 | - | 283.995 |
| ASTURIAS | Túneles de Pajares | 107.872 | 107.872 | - | 42.255 |
| FEDER 2007-2013 | | - | - | 147.204 | 147.204 |
| TOTAL | | 1.730.592 | 1.730.592 | 147.204 | 1.657.644 |

(c) Ayudas financieras comunitarias a proyectos de interés común en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte (RTE)

La situación a 31 de diciembre de los ejercicios 2010 y 2009 de los fondos RTE, sin considerar el efecto impositivo, es la siguiente:

2010 Miles de euros

| TRAMO | AYUDAS CONCEDIDAS | SUBVENCIONES DEVENGADAS | DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (nota 12.2) | COBROS RECIBIDOS |
|---|-------------------|-------------------------|--|------------------|
| L.A.V. Madrid-Barcelona-Frontera francesa | 95.431 | 75.381 | 5.288 | 67.602 |
| L.A.V. Madrid-Valladolid | 20.603 | 20.603 | - | 20.603 |
| L.A.V. Madrid-Levante | 48.228 | 48.228 | - | 48.228 |
| Nuevo Acceso Ferroviario a Asturias | 3.192 | 3.192 | - | 3.192 |
| L.A.V. Vitoria-Bilbao-San Sebastian y Valladolid-Burgos-Vitoria | 124.319 | 62.660 | 26.485 | 49.524 |
| L.A.V. Madrid-Extremadura | 127.635 | 30.756 | 14.400 | 26.899 |
| TOTAL | 419.408 | 240.820 | 46.173 | 216.048 |

Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2010, de un total de ayudas concedidas de 6.050 miles de euros, se han cobrado hasta dicha fecha un total de 3.075 miles de euros en concepto de anticipo de RTE del Marco Comunitario 2007-2013, que financian activos del Estado. Dicho importe fue cobrado en el ejercicio 2009.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

2009 Datos en miles de euros

| TRAMO | AYUDAS CONCEDIDAS | SUBVENCIONES DEVENGADAS | DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (nota 12.2) | COBROS RECIBIDOS |
|--|----------------------|----------------------------|--|---------------------|
| L.A.V. Madrid-Barcelona- Frontera francesa | 81.490 | 70.914 | 5.288 | 66.702 |
| L.A.V. Madrid-Valladolid | 20.603 | 20.603 | - | 20.603 |
| L.A.V. Madrid-Levante | 48.228 | 48.228 | - | 40.728 |
| Nuevo Acceso Ferroviario a Asturias | 3.192 | 3.192 | - | 3.192 |
| L.A.V. Vitoria-Bilbao-San Sebastian y Valladolid-Burgos- Vitoria | 119.094 | 37.181 | 19.093 | 38.103 |
| L.A.V. Madrid-Extremadura | 124.625 | 17.281 | 5.029 | 6.325 |
| TOTAL | 397.232 | 197.399 | 29.410 | 175.653 |

(11) Provisiones para riesgos y gastos

El detalle por conceptos de los epígrafes del balance de situación de provisiones para riesgos y gastos corrientes y no corrientes a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 es el siguiente:

| | Miles de euros | | | |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2010 | | 2009 | |
| | No corriente | Corriente | No corriente | Corriente |
| Obligaciones por prestaciones al personal | 148.525 | 46.699 | 150.115 | 53.499 |
| Planes de aportación definida | 6.678 | 1.208 | 8.596 | 1.359 |
| Planes de prestación definida | 57.929 | 4.859 | 50.206 | 4.333 |
| Premio de permanencia | 21.483 | 2.390 | 19.609 | 1.977 |
| Fondos para viajes de ocio del personal pasivo | 36.446 | 2.469 | 30.597 | 2.356 |
| Otras obligaciones por prestaciones al personal | 83.918 | 40.632 | 91.313 | 47.807 |
| Fondo para obligaciones derivadas del ERE | 83.918 | 40.549 | 91.313 | 47.763 |
| Otros conceptos | - | 83 | - | 44 |
| Otras Provisiones | 34.354 | 103.767 | 23.946 | 131.866 |
| Provisiones para otras responsabilidades | 34.354 | - | 23.946 | - |
| Provisiones para los costes de reposición de los espacios en cesión de uso (nota 2(n)) | - | 44.561 | - | 44.561 |
| Provisiones por el 1% cultural | - | 36.326 | - | 60.419 |
| Otros conceptos | - | 22.880 | - | 26.886 |
| | 182.879 | 150.466 | 174.061 | 185.365 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

El movimiento del capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" en los ejercicios 2010 y 2009 respectivamente, se muestra en los cuadros adjuntos:

2010 Miles de euros

| Provisiones para gastos de personal | | | | | | |
|--|------------------------|-----------------------------------|--|-------------------------------|-------------------------|----------------|
| | Premios de permanencia | Fondo para pagos derivados de ERE | Fondo para viajes de ocio del personal | Planes de aportación definida | Provisión para litigios | TOTAL |
| Saldos al 01/01/2010 | 19.609 | 91.313 | 30.597 | 8.596 | 23.946 | 174.061 |
| Dotaciones del ejercicio reconocidas en resultados | 1.142 | 22.192 | 1.564 | 219 | 14.758 | 39.875 |
| Efecto financiero del descuento | 3.376 | 8.010 | 6.819 | - | 1.080 | 19.285 |
| Pagos del ejercicio | - | - | - | - | (1.411) | (1.411) |
| Trasposos a c/p | (2.644) | (37.597) | (2.534) | (1.208) | - | (43.983) |
| Cancelaciones: imputación a resultados del ejercicio | - | - | - | - | (4.019) | (4.019) |
| Dotaciones del ejercicio reconocidos en el patrimonio neto | - | - | - | (929) | - | (929) |
| Saldos a 31/12/2010 | 21.483 | 83.918 | 36.446 | 6.678 | 34.354 | 182.879 |

2009 Miles de euros

| Provisiones para gastos de personal | | | | | | |
|--|------------------------|-----------------------------------|--|-------------------------------|-------------------------|----------------|
| | Premios de permanencia | Fondo para pagos derivados de ERE | Fondo para viajes de ocio del personal | Planes de aportación definida | Provisión para litigios | TOTAL |
| Saldos al 01/01/2009 | 20.739 | 130.777 | 25.575 | 9.954 | 25.232 | 212.277 |
| Dotaciones del ejercicio reconocidas en resultados | 814 | - | 6.117 | 386 | 5.016 | 12.333 |
| Efecto financiero del descuento | 979 | 6.939 | 1.236 | - | - | 9.154 |
| Pagos del ejercicio | - | - | - | - | (1.411) | (1.411) |
| Trasposos a c/p | (2.648) | (46.029) | (2.331) | (1.359) | - | (52.367) |
| Cancelaciones: imputación a resultados del ejercicio | (275) | (374) | - | - | (4.891) | (5.540) |
| Dotaciones del ejercicio reconocidos en el patrimonio neto | - | - | - | (385) | - | (385) |
| Saldos a 31/12/2009 | 19.609 | 91.313 | 30.597 | 8.596 | 23.946 | 174.061 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

El epígrafe "Premios de permanencia" recoge el importe de la obligación de ADIF, conforme a su normativa laboral, de conceder un premio a los empleados en función de los años de servicio prestados a la Entidad. Este premio se consolida a los 30, 35 y 40 años de servicio y su cuantía, para el ejercicio 2010, viene establecida en el convenio colectivo suscrito el día 31 de marzo de 2008, para el periodo 2007-2008, prorrogado el 29 de diciembre de 2008 para el periodo 2008-2009 y prorrogado el día 22 de diciembre de 2009 para el año 2010, por acuerdo entre la Dirección de la Entidad y los representantes de los trabajadores. El importe registrado a 31 de diciembre de 2010 asciende a 23.873 miles de euros, de los cuales un total de 21.483 miles de euros se presentan en el capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" y 2.390 miles de euros en el de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo"

El valor del fondo a 31 de diciembre de 2010, se ha determinado mediante un estudio actuarial elaborado según el método de capitalización individual utilizando los siguientes parámetros técnicos: tipo de interés anual 2.731%, tasa de crecimiento anual del 2,3% y la tabla de permanencia en ADIF basada en la tabla actuarial PERM/F-2000.

En el epígrafe "Fondo para pagos derivados del ERE" se recoge el valor actual de los compromisos futuros devengados a 31 de diciembre de 2010 con vencimiento a largo plazo a dicha fecha como consecuencia del ERE 2006 - 2010 (véase nota 3(j)) por importe total de 124.467 miles de euros, de los cuales se presenta en el capítulo de "Provisiones para riesgos y gastos" una cifra de 83.918 miles de euros, siendo el importe registrado a corto plazo por este concepto de 40.549 miles de euros, que se incluye en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo".

El expediente fue aprobado con fecha 9 de marzo de 2006 por la Dirección General de Trabajo del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, para el período 2006-2010 (en adelante, ERE 2006), autorizándose a la Entidad a extinguir los contratos de trabajo a un máximo de 2.500 trabajadores de su plantilla, que podrán acogerse voluntariamente al sistema de prejubilaciones y bajas incentivadas en las condiciones recogidas en el mismo. El ERE 2006 establece dos modalidades para la percepción de la indemnización. En la modalidad 1 se percibe una indemnización mensual por un periodo máximo de 24 meses y una final al fin del citado periodo. La modalidad 2 establece una percepción única en el momento de baja en la empresa. Su fecha de finalización era el día 31 de diciembre de 2010. La Dirección General de Trabajo, con fecha 30 de diciembre de 2010 ha resuelto favorablemente la solicitud de la Entidad para ampliar la vigencia del expediente hasta 31 de diciembre de 2011 o hasta alcanzar el número máximo de adhesiones previstas en el mismo (2.500 trabajadores). Derivado de esta prórroga la Entidad ha registrado al cierre del ejercicio 2010 en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos" el valor actual de la estimación de adhesiones al ERE que se producirán hasta el 31 de diciembre de 2011, ascendiendo dicho importe a 22.192 miles de euros cuya contrapartida se ha recogido en gastos de personal (véase nota 16).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

En el año 2010 se han producido 689 adhesiones, de las cuales 28 han correspondido a bajas incentivadas y 661 a prejubilaciones, 67 prejubilaciones modalidad 2 y 594 modalidad 1. Los pagos realizados por bajas incentivadas ascienden a 2.923 miles de euros. Los pagos realizados en el ejercicio 2010 por la modalidad 2 citada ascienden a un total de 7.032 miles de euros y a 34.856 miles de euros por la modalidad 1.

En el año 2009 se adhirieron 340 trabajadores de los cuales 31 trabajadores se acogieron a la baja incentivada y los 329 restantes a la prejubilación. Los pagos efectuados en dicho ejercicio por la modalidad 2 ascendieron a 5.239 miles de euros y los pagos correspondientes a la modalidad 1 se elevaron a 31.929 miles de euros

El importe de los gastos financieros registrados por este concepto en 2010 es de 8.010 miles de euros, habiendo ascendido esta cifra en el ejercicio 2009 a 6.939 miles de euros.

El epígrafe "Fondo para compromisos futuros por viajes de ocio del personal" recoge el valor actual de los compromisos adquiridos por ADIF y devengados a 31 de diciembre de 2010 con su personal y con el personal jubilado y prejubilado de RENFE, en relación con el derecho del personal cuando accede a la condición de pasivo de viajar en ferrocarril con unos precios reducidos. El importe total de este fondo asciende a 38.915 miles de euros, de los cuales 36.446 miles de euros tienen vencimiento a largo plazo, elevándose a 2.469 miles de euros el importe con vencimiento a corto plazo, que se presenta en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo".

El derecho a viajar con reducciones en el precio del transporte está reconocido en la normativa laboral de ADIF para su personal activo y pasivo y sus beneficiarios. Asimismo, el 8 de noviembre de 2006, con efectos retroactivos 1 de enero de 2005, ADIF y Renfe-Operadora suscribieron un convenio que regula sus relaciones en esta materia. En el referido convenio, se acordó que ADIF abonaría a Renfe-Operadora el importe de las reducciones efectuadas a su personal activo y al que se ha jubilado o prejubilado a partir del 1 de enero de 2005. También se abonará el 50% del coste de las reducciones aplicadas al personal jubilado y prejubilado en RENFE con anterioridad a esta fecha.

El importe provisionado ha sido determinado para el ejercicio 2010 mediante un estudio actuarial que utiliza los siguientes parámetros técnicos:

- Una subida media de tarifas del 2% para el ejercicio 2011 y siguientes.
- Un interés técnico del 3,73% anual.
- La tabla actuarial PERM/F 2000.
- La edad de jubilación se prevé a los 65 años.

El importe de los pagos realizados en los ejercicios 2010 y 2009 por este concepto han ascendido a 2.421 miles de euros y 2.310 miles de euros, respectivamente.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

El epígrafe "Planes de aportación definida" corresponde al valor del pasivo actuarial estimado a 31 de diciembre de 2010 como consecuencia de la variación de las hipótesis de crecimiento del índice de precios al consumo en los años 2001 a 2010 utilizadas en el proceso de externalización de los compromisos por complemento de pensiones y jubilaciones anticipadas. El importe total de este fondo asciende a 7.886 miles de euros, de los cuales 1.208 miles de euros se presentan en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" y han sido abonados en el mes de enero de 2011. Estos compromisos tienen su origen en la obligación de Renfe de complementar la pensión mensual de la Seguridad Social al personal que hasta el 31 de diciembre de 1990 se jubiló forzosamente al cumplir 64 años, con una renta vitalicia, transmisible e igualmente mensual, equivalente a la diferencia entre su base reguladora y la que le hubiese correspondido de haberse jubilado a los 65 años. Por otro lado, en ofrecimiento de jubilaciones anticipadas anteriores al expediente de regulación de empleo de 1992, Renfe adquirió la obligación de complementar en dos puntos la base reguladora, con un límite de diez, de la pensión de los solicitantes que, por no alcanzar la edad o años de servicio exigidos, no obtuvieron pensión de la Seguridad Social por el 100% de la misma. Esta renta a cargo de Renfe es revalorizable anualmente de acuerdo con los porcentajes y normativa que fija la Seguridad Social para la mejora de sus pensiones.

El 29 de diciembre de 2000 Renfe y Banco Vitalicio de España, C.A. de Seguros y Reaseguros firmaron el contrato marco para la externalización de los compromisos por pensiones causadas de Renfe a 31 de diciembre de 2000 y, con fecha 26 de enero de 2001, fueron firmadas dos pólizas de seguros mediante las que se instrumenta dicha externalización. Las pólizas firmadas garantizan, atendiendo al colectivo asegurado, el pago de una renta vitalicia constante, en uno de los casos, y revalorizable en el otro. La fecha de entrada en vigor de estas pólizas fue el día 1 de enero de 2001, siendo la fecha de pago de la prima única el 31 de enero de 2001.

El epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" recoge a 31 de diciembre de 2010 y del 2009, además de los conceptos citados anteriormente, la provisión por el importe pendiente de pago para la aportación al Patrimonio Histórico Español, regulada por la Ley 16/1985 y el R.D. 111/1986 por valor de 36.326 miles de euros y de 60.419 miles de euros, respectivamente, así como el valor estimado de los intereses de demora en el pago de certificaciones de obras y expropiaciones cuyo importe al cierre del ejercicio 2010 ascendía a 19.470 miles de euros y al cierre del ejercicio 2009 a 23.476 miles de euros.

Asimismo, el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" incluye a 31 de diciembre de 2010 y del 2009 el valor de la provisión para los costes de reposición de espacios en cesión de uso a RENFE Operadora contemplado en la Orden FOM/2909/2006, de 19 de septiembre, por la que se determinan los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a RENFE-Operadora.

Adicionalmente, la Entidad Dominante ha concedido avales a terceros por un importe total de 18.411 miles de euros. La Dirección de la Entidad no espera que surjan pasivos exigibles de cuantía significativa, como consecuencia de las referidas garantías.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

(12) Pasivos financieros

La composición de los pasivos financieros clasificados por categorías a 31 de diciembre 2010 y a 31 de diciembre de 2009 se muestra en los cuadros siguientes:

| | 2010 Miles de euros | | |
|---|---------------------------------------|----------------------|------------------|
| | Deudas con entidades de crédito | Derivados y otros | Total |
| Pasivos financieros a largo plazo Débitos y partidas a pagar | 6.883.778 | 753.648 | 7.637.426 |
| Total pasivos financieros a largo plazo | 6.883.778 | 753.648 | 7.637.426 |
| Pasivos financieros a corto plazo Débitos y partidas a pagar | 133.331 | 1.940.399 | 2.073.730 |
| Total pasivos financieros a corto plazo | 133.331 | 1.940.399 | 2.073.730 |
| | 2009 Miles de euros | | |
| | Deudas con entidades de crédito | Derivados y otros | Total |
| Pasivos financieros a largo plazo Débitos y partidas a pagar | 5.106.625 | 522.714 | 5.629.339 |
| Total pasivos financieros a largo plazo | 5.106.625 | 522.714 | 5.629.339 |
| Pasivos financieros a corto plazo Débitos y partidas a pagar | 74.811 | 1.701.968 | 1.776.779 |
| Total pasivos financieros a corto plazo | 74.811 | 1.701.968 | 1.776.779 |

Estos importes se desglosan en los epígrafes de balance de situación a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009, según los siguientes desgloses:

| | 2010 Miles de euros | | |
|---|------------------------------------|----------------------|------------------|
| | Deudas con entidades de crédito | Derivados y otros | Total |
| Pasivos financieros no corrientes Deudas a largo plazo | 6.883.778 | 753.648 | 7.637.426 |
| Total pasivos financieros a largo plazo | 6.883.778 | 753.648 | 7.637.426 |
| Pasivos financieros corrientes Deudas a corto plazo | 133.331 | 1.208.161 | 1.341.492 |
| Deudas con empresas multigrupo y asociadas | - | 43.193 | 43.193 |
| Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar | - | 689.045 | 689.045 |
| Total pasivos financieros a corto plazo | 133.331 | 1.940.399 | 2.073.730 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

| | 2009 Miles de euros | | |
|---|------------------------------------|----------------------|------------------|
| | Deudas con entidades de crédito | Derivados y otros | Total |
| Pasivos financieros no corrientes | | | |
| Deudas a largo plazo | 5.106.625 | 522.714 | 5.629.339 |
| Total pasivos financieros a largo plazo | 5.106.625 | 522.714 | 5.629.339 |
| Pasivos financieros corrientes | | | |
| Deudas a corto plazo | 74.811 | 1.183.443 | 1.258.254 |
| Deudas con empresas multigrupo y asociadas | - | 2.828 | 2.828 |
| Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar | - | 515.697 | 515.697 |
| Total pasivos financieros a corto plazo | 74.811 | 1.701.968 | 1.776.779 |

Los valores razonables de estos pasivos financieros se aproximan a su valor contable.

12.1 Deudas con Entidades de Crédito

Las deudas financieras con entidades de crédito recogen, básicamente, la deuda contraída por la Entidad Dominante, previa autorización del Estado, con el Banco Europeo de Inversiones y otras entidades financieras entre las que destacan Deutsche Pfanbriefbank, Banco Santander y el Instituto de Crédito Oficial para financiar las inversiones en inmovilizado material contempladas en el Plan de Actuación Plurianual (PAP).

Al 31 de diciembre de 2010 y 2009 el detalle de las deudas financieras del Grupo con entidades de crédito, a corto y largo plazo, es como se muestra en los siguientes cuadros:

| | Interés | 2010 Miles de euros | | |
|---|------------------|---------------------|------------------|--|
| | | Vencimiento | | Saldo dispuesto al tipo de cambio al 31/12/10 |
| | | A corto plazo | A largo plazo | |
| Préstamos en moneda extranjera (BEI) | 2,03% a 3,96% | 21.954 | - | 21.954 |
| Préstamos en euros (BEI) | 0,688% a 4,6929% | - | 5.851.718 | 5.851.718 |
| Intereses devengados pendientes de vencimiento | | 35.261 | - | 35.261 |
| Total deudas con entidades de crédito (B.E.I.) | | 57.215 | 5.851.718 | 5.908.933 |
| Préstamos en euros (otras entidades) | 1.363% a 4,58% | 70.680 | 1.032.060 | 1.102.740 |
| Intereses devengados pendientes de vencimiento | | 5.436 | - | 5.436 |
| Total deudas con entidades de crédito (otras entidades) | | 76.116 | 1.032.060 | 1.108.176 |
| Total deudas con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2009 | | 133.331 | 6.883.778 | 7.017.109 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

| | 2009 Miles de euros | | | |
|---|---------------------|---------------|------------------|---|
| | Interés | Vencimiento | | |
| | | A corto plazo | A largo plazo | Saldo dispuesto al tipo de cambio al 31/12/09 |
| Préstamos en moneda extranjera (BEI) | 2,03% a 3,96% | 27.094 | 18.504 | 45.598 |
| Préstamos en euros (BEI) | 0,688% a 4,6929% | - | 4.851.718 | 4.851.718 |
| Intereses devengados pendientes de vencimiento | | 33.853 | - | 33.853 |
| Total deudas con entidades de crédito (B.E.I.) | | 60.947 | 4.870.222 | 4.931.169 |
| Préstamos en euros (otras entidades) | | 13.612 | 236.403 | 250.015 |
| Intereses devengados pendientes de vencimiento | | 252 | - | 252 |
| Total deudas con entidades de crédito (otras entidades) | | 13.864 | 236.403 | 250.267 |
| Total deudas con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2009 | | 74.811 | 5.106.625 | 5.181.436 |

La póliza de crédito a 31 de diciembre de 2010 mantenida por la sociedad dependiente Fidalia, tiene un límite de 8.000 miles de euros con vencimiento son el 31 de diciembre de 2011 y un importe dispuesto de 5.405 miles de euros..

Las pólizas de crédito a 31 de diciembre de 2009 mantenidas por la sociedad dependiente Fidalia, tiene un límite de 11.000 miles de euros y un importe dispuesto de 292 miles de euros y cuyos vencimientos eran el 31 de diciembre de 2010.

A la fecha de cierre de los ejercicios 2010 y 2009, el límite de las líneas de crédito que ADIF tenía concedidas por entidades financieras, ascendía a un importe total de 500.000 miles de euros y 200.000 miles de euros respectivamente. A 31 de diciembre de 2010 y 2009 tales líneas de crédito no estaban dispuestas, si bien durante el ejercicio 2010 fueron utilizadas, no siendo así en el ejercicio 2009. El vencimiento de las pólizas de crédito es a corto plazo con renovación tácita anual para ciertas pólizas con un límite establecido de renovaciones.

La amortización financiera de las deudas, valoradas, en su caso, al tipo de cambio de cierre del ejercicio, tiene el siguiente detalle por años de vencimiento:

| Ejercicio de Vencimiento | Miles de euros | |
|--------------------------|------------------|------------------|
| | 2010 | 2009 |
| 2010 | - | 40.643 |
| 2011 | 86.663 | 81.802 |
| 2012 | 123.028 | 21.634 |
| 2013 | 23.169 | 21.637 |
| 2014 | 127.045 | 125.548 |
| Después de 2014 | 6.611.100 | 4.856.067 |
| | 6.971.005 | 5.147.331 |

El tipo de interés medio del pasivo del Grupo ADIF al 31 de diciembre de 2010 y 2009 es del 1.96% y del 2.08 % anual, respectivamente.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

12.2 Otros pasivos financieros

El detalle de "Otros pasivos financieros" es como sigue:

| | Miles de euros | | | |
|--|----------------|------------------|----------------|------------------|
| | 2010 | | 2009 | |
| | No corriente | Corriente | No corriente | Corriente |
| Deudas transformables en subvenciones | 567.088 | - | 304.074 | - |
| Deudas financieras con Administraciones Públicas | 6.611 | 1.002 | 8.040 | 1.228 |
| Ayudas FEDER devengadas pendientes de liquidar Inversiones Red de Titularidad Estado | 32.890 | 1.246 | 35.393 | 33.617 |
| Financiación de inversiones en la Red de titularidad del Estado en Cataluña | 141.055 | - | 169.674 | - |
| Proveedores de inmovilizado | - | 1.205.857 | - | 1.148.550 |
| Depósitos y Fianzas | 6.004 | 56 | 5.533 | 48 |
| | 753.648 | 1.208.161 | 522.714 | 1.183.443 |

a) Deudas transformables en subvenciones

Recoge a 31 de diciembre de 2010 y de 2009 los importes cobrados por ayudas europeas o procedentes de otros organismos para la financiación de la infraestructura ferroviaria en la red de titularidad de ADIF, que se reclasificarán a los epígrafes de patrimonio neto y pasivo por impuesto diferido cuando se hayan cumplido las condiciones establecidas para su concesión. Presenta el siguiente desglose a 31 de diciembre de cada ejercicio, en miles de euros:

| | Miles de euros | |
|--|----------------|----------------|
| | 2010 | 2009 |
| Fondos Europeos | | |
| Fondos de Cohesión | 96.926 | 70.441 |
| FEDER | 297.784 | 147.204 |
| RTE | 46.173 | 29.410 |
| Ministerio de Fomento | | |
| Plan de Modernización de estaciones (véase nota 1(f)) | 23.755 | 57.019 |
| Adenda 21/12/2009 Barcelona Sagrera (nota 1(e)) | 102.000 | - |
| Otros | | |
| Otras subvenciones | 450 | - |
| | 567.088 | 304.074 |

A fecha 31 de diciembre de 2010 la Entidad Dominante ha percibido de la Administración General del Estado 102.000 miles de euros para la financiación de la Estación de la Sagrera según lo dispuesto en la Adenda suscrita en fecha 21 de diciembre de 2009 entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat de

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

Cataluña, el Ayuntamiento de Barcelona, ADIF y RENFE Operadora según se indica en el apartado 1(e).

En el ejercicio 2009 y derivado de la publicación en el BOE de la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, la Entidad Dominante reclasificó a 1 de enero de 2009 desde el epígrafe "Deudas transformables en subvenciones" un total de 642.872 miles de euros a los epígrafes de "Subvenciones, donaciones y legados" y "Pasivo por impuesto diferido" por importes de 450.010 miles de euros y 192.862 miles de euros, respectivamente (véase notas 10 y 13).

b) Ayudas FEDER devengadas y pendientes de liquidar por inversiones Red de titularidad del Estado

El saldo de la cuenta "Ayudas FEDER devengadas y pendientes de liquidar por inversiones Red de titularidad Estado" recoge el importe pendiente de liquidar al Ministerio de Fomento y a cobrar a SEITTSA en concepto de ayudas FEDER devengadas y pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2010 que financian inversiones de mejora y reposición en la Red de Titularidad del Estado

c) Financiación de inversiones en la Red de titularidad del Estado en Cataluña

El epígrafe "Financiación de inversiones en la Red de titularidad del Estado en Cataluña" recoge los importes cobrados a 31 de diciembre de 2010 y 2009 del Ministerio de Fomento, en virtud del acuerdo de fecha 24 de febrero de 2009 de la Comisión Bilateral Generalitat de Cataluña-Estado, para financiar inversiones en la Red de titularidad del Estado en Cataluña, y que a 31 de diciembre de cada ejercicio aún no habían sido ejecutadas (Véase nota 1(e)).

d) Proveedores de inmovilizado

El saldo a 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009 de la cuenta de proveedores de inmovilizado recoge la deuda por obras en activos propios por importe de 802.294 y 465.971 miles de euros, respectivamente, y por inversiones realizadas por cuenta del Estado en la Red Ferroviaria de su titularidad por importe de 328.478 miles de euros a 31 de diciembre de 2010 y 254.948 miles de euros a 31 de diciembre de 2009. Se incluyen también en este epígrafe el importe de las facturas de proveedores de inmovilizado pendientes de recibir a 31 de diciembre por un total de 75.085 miles de euros en 2010 y 427.079 miles de euros en 2009 y

Adicionalmente en el ejercicio 2009 incluía importes de acreedores por expropiaciones por 552 miles de euros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

12.3 Deudas con empresas multigrupo y asociadas

El detalle del saldo de estas cuentas del pasivo corriente del balance de situación al 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 adjunto, es el siguiente:

| | Miles de euros | | | |
|---|--|---|--|--|
| | 2010 | | 2009 | |
| | Deudas con empresas del grupo y asociadas | Proveedores y acreedores empresas del grupo y asociadas | Deudas con empresas del grupo y asociadas | Proveedores y acreedores, empresas del grupo y asociadas |
| Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA) | - | 662 | - | 952 |
| Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA). | - | - | - | - |
| Águilas Residencial, S.A. | - | - | - | - |
| Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A. | - | - | - | - |
| Áreas Comerciales en Estaciones | - | - | 24 | - |
| Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) | 43.193 | 9.397 | 2.804 | 6.728 |
| Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. | - | - | - | 13.924 |
| Necsa, Nuevos Espacios Comerciales, S.A. | - | 69 | - | 41 |
| Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA) | - | 889 | - | 1.029 |
| Vías y Desarrollos Urbanos, S.A. | - | - | - | - |
| | 43.193 | 11.017 | 2.828 | 22.674 |

Estas cuentas a pagar se han generado como consecuencia de las distintas operaciones comerciales y no comerciales realizadas entre el Grupo y sus empresas asociadas.

Asimismo, al cierre del ejercicio 2010 se ha reclasificado al epígrafe de periodificaciones a largo plazo del pasivo no corriente un anticipo recibido de la sociedad Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. por un importe de 15.591 miles de euros. A 31 de diciembre de 2009 esta partida, por importe de 13.924 miles de euros, se incluyó en el epígrafe de "Proveedores y Acreedores, empresas del grupo y asociadas".

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

12.4 Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar

El detalle del saldo de estas cuentas del pasivo corriente del balance de situación al 31 de diciembre de 2010 y 2009 adjunto, es el siguiente:

| | Miles de euros | |
|--|----------------|----------------|
| | 2010 | 2009 |
| Proveedores y acreedores varios | 618.578 | 419.242 |
| Proveedores y acreedores, empresas del grupo y asociadas (véase nota 12.3) | 11.017 | 22.674 |
| Personal | 27.817 | 19.726 |
| Administraciones Públicas | 30.841 | 34.692 |
| Anticipos de clientes | 792 | 19.363 |
| | 689.045 | 515.697 |

El epígrafe “Proveedores y Acreedores varios” recoge las deudas por compras o prestaciones de servicios pendientes de pago a 31 de diciembre de los ejercicios 2010 y 2009.

Adicionalmente en el ejercicio 2010, el apartado “Proveedores y Acreedores varios” incluye el importe estimado a pagar por ADIF a Renfe Operadora en aplicación de la Orden Minsiterial FOM 2909/2006, de 19 de septiembre de 2006 por importe de 222.017 miles de euros en concepto de devolución de las cuotas de IVA soportado, consideradas como no deducibles y correspondientes a los ejercicios 2001 a 2004. (véase nota 6.2(d))

La información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores según establece la Disposición Adicional Tercera de la Ley 15/2010, de 5 de julio, se muestra en el cuadro adjunto:

| | Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre (miles de euros) | | | |
|--|--|---------|-----------|---------|
| | 2010 | | 2009 | |
| | Importe | % | Importe | % |
| Dentro del plazo máximo legal (*) | 4.867.527 | 79,64% | 5.192.633 | 83,27% |
| Resto | 1.244.271 | 20,36% | 1.043.152 | 16,73% |
| Total pagos del ejercicio | 6.111.798 | 100,00% | 6.235.785 | 100,00% |
| PMPE (días) de pagos (**) | 23 | - | 26 | - |
| Aplazamientos que a la fecha del cierre sobrepasan el plazo máximo legal | 34.545 | - | 38.017 | - |

* El plazo máximo legal del pago es, en cada caso, el que corresponda en función de la naturaleza del bien o servicio recibido por la empresa de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.

** Corresponde al plazo medio ponderado excedido de pagos.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

El epígrafe de Administraciones Públicas presenta el siguiente desglose a 31 de diciembre de 2010 y 2009:

| | Miles de euros | |
|--|----------------|---------------|
| | 2010 | 2009 |
| Pasivos por impuesto corriente | 158 | 1.715 |
| Retenciones a cuenta del I.R.P.F. y Arrendamientos Urbanos | 11.227 | 11.576 |
| IVA | 87 | 1.947 |
| Organismos de la Seguridad Social acreedores | 12.084 | 13.195 |
| Seguridad Social a cargo de la empresa pendiente de liquidar | 7.084 | 6.058 |
| Liquidación TEN 2000-2004 (Mº Fomento) | 196 | 197 |
| Otros. | 5 | 4 |
| | 30.841 | 34.692 |

(13) Situación fiscal

El detalle de los saldos con Administraciones Públicas a 31 de diciembre de 2010 y 2009 es como sigue:

| | (Datos en miles de euros) | | | |
|--|---------------------------|------------------|------------------|------------------|
| | 2010 | | 2009 | |
| | No corriente | Corriente | No corriente | Corriente |
| Activos | | | | |
| Activos por impuesto diferido | 13.271 | - | 19.161 | - |
| Activos por impuesto corriente (nota 6.2.(d)) | - | 3.035 | - | 11.154 |
| Impuesto sobre el valor añadido y similares (nota 6.2.(d)) | - | - | - | 91.451 |
| Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas (notas 6.1.(b) y 6.2.(d)) | 706.770 | 1.060.941 | 676.693 | 1.125.818 |
| Otros conceptos | | | | 1.843 |
| Total activos | 720.041 | 1.063.976 | 695.854 | 1.230.266 |
| Pasivos | | | | |
| Pasivos por impuesto corriente | - | 158 | - | 1.715 |
| Pasivos por impuesto diferido | 2.620.864 | - | 2.538.970 | - |
| Impuesto sobre el valor añadido | - | 87 | - | 1.947 |
| Seguridad Social | - | 19.168 | - | 19.253 |
| Retenciones | - | 11.227 | - | 11.576 |
| Otros conceptos | - | 201 | - | 201 |
| Total pasivos | 2.620.864 | 30.841 | 2.538.970 | 34.692 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

(a) Impuesto sobre beneficios

Desde el ejercicio 2007 la Entidad Dominante tributa en el régimen de consolidación fiscal con sus sociedades dependientes, de las que posee el 100 % del capital social.

En los ejercicios 2009 y 2010 el grupo está integrado por la Entidad, la sociedad Fidalía, S.A.U. y la sociedad Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A.U. (EMFESA), que se incorporó en 2009.

La base imponible determinada conforme a la legislación fiscal estará sujeta a un gravamen del 30 %. De la cuota resultante podrán practicarse ciertas deducciones y bonificaciones. Debido al diferente tratamiento que la legislación fiscal establece para determinadas operaciones, el resultado contable difiere de la base imponible fiscal.

A continuación se incluye una conciliación entre el resultado contable consolidado de los ejercicios 2010 y 2009 y la base imponible agregada para cada ejercicio que conforman las declaraciones del Impuesto sobre Sociedades de la Entidad dominante y del resto de sociedades consolidadas. La referida conciliación del ejercicio 2010 es la que se presentará tras la oportuna aprobación de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2010.

| | 2010 - Miles de euros | | | | | | Total |
|---|--------------------------------|---------------|----------------------|---|---------------|---------------------|----------------------|
| | Cuenta de Pérdidas y Ganancias | | | Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto | | | |
| | Aumentos | Disminuciones | Total | Aumentos | Disminuciones | Total | |
| Saldo ingresos y gastos del ejercicio | | | 145.092 | | | 189.739 | 334.580 |
| Correcciones por Impuestos sobre Sociedades | | | 492 | | | 81.491 | 81.983 |
| Saldo de ingresos y gastos antes de Impuestos sobre Sociedades | | | <u>145.584</u> | | | <u>271.230</u> | <u>416.814</u> |
| Diferencias permanentes | 1.453 | (18) | 1.435 | - | - | - | 1.435 |
| Diferencias permanentes de los ajustes de consolidación | 11.711 | (13.470) | (1.759) | - | - | - | (1.508) |
| Diferencias temporarias | | | | | | | |
| - Con origen en el ejercicio | 60.713 | (84) | 60.629 | - | (330.543) | (330.543) | (269.914) |
| - Con origen en el ejercicio (de ajustes de consolidación) | - | - | - | 2.567 | (23) | 2.543 | 2.543 |
| - Con origen en ejercicios anteriores (de ajustes de consolidación) | - | - | - | 53 | - | 53 | 53 |
| - Con origen en ejercicios anteriores | - | (95.804) | (95.804) | 56.555 | - | 56.555 | (39.249) |
| Total diferencias temporarias | | | (35.175) | | | (271.391) | (306.565) |
| Ajustes de consolidación del grupo fiscal (eliminación de dividendos internos EMFESA) | | | (641) | | | | (641) |
| Compensación de bases imponibles negativas previas | | | | | | | |
| ADIF | | | (98.400) | | | | (98.400) |
| Fidalía | | | (488) | | | | (488) |
| Base imponible agregada del grupo: | | | <u>10.556</u> | | | <u>(161)</u> | <u>10.395</u> |
| Del grupo fiscal: | | | | | | | |
| ADIF | | | | | | | 7.628 |
| Fidalía, S.A.U. | | | | | | | - |
| Emfesa | | | | | | | 981 |
| Redalsa | | | | | | | 1.786 |

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010**

| 2009 - Miles de euros | | | | | | |
|---|--------------------------------|---------------|---------------|---|---------------|-------------|
| | Cuenta de Pérdidas y Ganancias | | | Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto | | |
| | Aumentos | Disminuciones | Total | Aumentos | Disminuciones | Total |
| Saldo ingresos y gastos del ejercicio | | | 66.783 | | | 771.078 |
| Correcciones por Impuestos sobre Sociedades | | | 2.506 | | | 329.919 |
| Saldo de ingresos y gastos antes de Impuestos sobre Sociedades | | | 69.289 | | | 1.100.997 |
| Diferencias permanentes | 811 | (34) | 777 | - | - | - |
| Diferencias permanentes de los ajustes de consolidación | 11.782 | (3.585) | 8.197 | - | - | - |
| Diferencias temporarias | | | | | | |
| - Con origen en el ejercicio | 37.921 | - | 37.921 | - | (1.151.858) | (1.151.858) |
| - Con origen en el ejercicio (de ajustes de consolidación) | 7.188 | (154) | 7.034 | 48 | (934) | (886) |
| - Con origen en ejercicios anteriores | - | (83.590) | (83.590) | 51.747 | | 51.747 |
| Total diferencias temporarias | | | 39.628 | | | (1.100.997) |
| Ajustes de consolidación del grupo fiscal (eliminación de dividendos internos EMFESA) | | | (276) | | | |
| Compensación de bases imponibles negativas previas | | | (113) | | | |
| Base imponible agregada del grupo: | | | 39.239 | | | - |
| Del grupo fiscal: | | | | | | |
| ADIF | | | 22.113 | | | |
| Fidalia, S.A.U. | | | - | | | |
| Emfesa | | | 1.145 | | | |
| Tifsa | | | 13.275 | | | |
| Redalsa | | | 2.706 | | | |

El detalle de los activos y pasivos por impuesto corriente del grupo es como sigue:

| | Miles de euros | | | |
|---|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| | 2010 | | 2009 | |
| | Activos por impuesto corriente | Pasivos por impuesto corriente | Activos por impuesto corriente | Pasivos por impuesto corriente |
| Cuotas líquidas de sociedades con base imponible positiva | - | (536) | - | (4.761) |
| Retenciones y pagos cuenta | 3.035 | 378 | 11.154 | 3.046 |
| | 3.035 | (158) | 11.154 | (1.715) |

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010**

El detalle de las diferencias temporarias en el reconocimiento de gastos e ingresos a efectos contables y fiscales es el siguiente:

| | 2010 - Miles de euros | | | |
|--|---------------------------------|-----------------|---|------------------|
| | Cuentas de Pérdidas y Ganancias | | Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto | |
| | Aumentos | Disminuciones | Aumentos | Disminuciones |
| - De ajustes de consolidación | | | | |
| Por operaciones de cobertura de flujos de efectivo y otros ajustes de sociedades puestas en equivalencia | - | - | 2.567 | - |
| Por subvenciones, donaciones y legados de sociedades puestas en equivalencia | - | - | - | (24) |
| - Por deterioros de valor | 14.503 | - | - | - |
| - Por pensiones | 42.393 | - | - | - |
| - Por subvenciones, donaciones y legados | - | - | - | (329.614) |
| - Resto | <u>3.817</u> | <u>(84)</u> | <u>-</u> | <u>(929)</u> |
| Diferencias temporarias con origen en el ejercicio | <u>60.713</u> | <u>(84)</u> | <u>2.567</u> | <u>(330.567)</u> |
| - De ajustes de consolidación | | | | |
| Por operaciones de cobertura de flujos de efectivo y otros de sociedades puestas en equivalencia | - | - | - | - |
| Por subvenciones, donaciones y legados de sociedades puestas en equivalencia | - | - | 53 | - |
| - Por amortizaciones | - | (53) | - | - |
| - Por deterioros de valor | - | (13.956) | - | - |
| - Por pensiones | - | (78.016) | - | - |
| - Por subvenciones, donaciones y legados | - | - | 56.555 | - |
| - Resto | <u>-</u> | <u>(3.779)</u> | <u>-</u> | <u>-</u> |
| Diferencias temporarias con origen en ejercicios anteriores | <u>-</u> | <u>(95.804)</u> | <u>56.608</u> | <u>-</u> |

| | 2009 - Miles de euros | | | |
|--|---------------------------------|-----------------|---|--------------------|
| | Cuentas de Pérdidas y Ganancias | | Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto | |
| | Aumentos | Disminuciones | Aumentos | Disminuciones |
| - De ajustes de consolidación | | | | |
| Por eliminación de márgenes internos | 7.188 | (154) | - | - |
| Por subvenciones, donaciones y legados de sociedades puestas en equivalencia | - | - | 48 | (934) |
| - Por deterioros de valor | 16.180 | - | - | - |
| - Por pensiones | 15.437 | - | - | - |
| - Por subvenciones, donaciones y legados | - | - | - | (1.151.473) |
| - Resto | <u>6.304</u> | <u>-</u> | <u>-</u> | <u>(385)</u> |
| Diferencias temporarias con origen en el ejercicio | <u>45.109</u> | <u>(154)</u> | <u>48</u> | <u>(1.152.792)</u> |
| - Por amortizaciones | - | (50) | - | - |
| - Por deterioros de valor | - | (5.164) | - | - |
| - Por pensiones | - | (70.875) | - | - |
| - Por subvenciones, donaciones y legados | - | (3.613) | 51.747 | - |
| - Resto | <u>-</u> | <u>(3.888)</u> | <u>-</u> | <u>-</u> |
| Diferencias temporarias con origen en ejercicios anteriores | <u>-</u> | <u>(83.590)</u> | <u>51.747</u> | <u>-</u> |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

El detalle de las diferencias permanentes correspondientes al ejercicio 2010 es como sigue:

| | Miles de euros | | | |
|--|---------------------------------------|---------------|---------------------------------------|---------------|
| | 2010 - Cuenta de pérdidas y ganancias | | 2009 - Cuenta de pérdidas y ganancias | |
| | Aumentos | Disminuciones | Aumentos | Disminuciones |
| De ajustes de consolidación | | | | |
| Eliminación de dividendos internos | 11.711 | | 11.782 | - |
| Participación en resultados por puesta en equivalencia y otros conceptos | | (13.470) | - | (3.585) |
| Otros gastos no deducibles | 1.388 | - | 811 | - |
| Agrupaciones de interés económico | - | (18) | - | (20) |
| Resto | 65 | - | - | (14) |
| Diferencias permanentes | 13.164 | (13.488) | 12.593 | (3.619) |

El desglose del gasto por impuesto de sociedades es como sigue:

| | Miles de euros | |
|--------------------|----------------|---------|
| | 2010 | 2009 |
| Impuesto corriente | 856 | 4.761 |
| Impuesto diferido | (364) | (2.255) |
| | 492 | 2.506 |

Las bases imponibles negativas de ejercicios anteriores pendientes de compensar, su origen, sus correspondientes importes y plazos máximos de compensación son los siguientes:

| <u>Ejercicio</u> | <u>Entidad de origen</u> | <u>Miles de euros</u> | <u>Plazo máximo para compensar</u> |
|------------------|--------------------------|-----------------------|------------------------------------|
| 1999 | Renfe | 68.603 | 2014 |
| 2000 | Renfe | 67.837 | 2015 |
| 2001 | Renfe | 27.796 | 2016 |
| 2004 | GIF | 49.741 | 2019 |
| 2005 | ADIF | 136.217 | 2020 |
| 2006 | ADIF | 113.052 | 2021 |
| 2007 | ADIF | 94.413 | 2022 |
| 2008 | Fidalia | 1.821 | 2023 |
| 2008 | ADIF | 42.336 | 2023 |
| | | 601.816 | |

Las bases imponibles negativas del período 1998 - 2001 corresponden, de acuerdo con lo dispuesto en la Orden Ministerial FOM/2909/2006, al 50% de las bases imponibles atribuidas a RENFE en dicho período.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

De acuerdo con la legislación vigente, las pérdidas fiscales de un ejercicio pueden compensarse a efectos impositivos con los beneficios de los quince ejercicios siguientes.

La Entidad dispone de las siguientes deducciones pendientes de aplicar por doble imposición de dividendos, ajustadas al tipo de gravamen del 30% aplicable a partir del ejercicio 2008:

| <u>Ejercicio</u> | <u>Entidad de origen</u> | <u>Miles de euros</u> | <u>Plazo máximo para compensar</u> |
|------------------|--------------------------|-----------------------|------------------------------------|
| 2007 | ADIF | 2.154 | 2014 |
| 2008 | ADIF | 3.768 | 2015 |
| 2009 | ADIF | 3.452 | 2016 |
| 2010 | ADIF | 3.321 | 2017 |
| | | 12.695 | |

En cuanto a las deducciones para incentivar la realización de determinadas actividades, en concreto por Innovación Tecnológica, la Entidad tiene pendiente de aplicar las siguientes:

| <u>Ejercicio</u> | <u>Entidad de origen</u> | <u>Miles de euros</u> | <u>Plazo máximo para compensar</u> |
|------------------|--------------------------|-----------------------|------------------------------------|
| 2001 | GIF | 1.216 | 2016 |
| 2002 | GIF | 673 | 2017 |
| 2003 | GIF | 692 | 2018 |
| 2004 | GIF | 405 | 2019 |
| 2005 | ADIF | 115 | 2020 |
| 2006 | ADIF | 195 | 2021 |
| 2007 | ADIF | 710 | 2022 |
| 2008 | ADIF | 556 | 2023 |
| 2009 | ADIF | 631 | 2024 |
| 2010 | ADIF | 469 | 2025 |
| | | 5.662 | |

El balance de situación consolidado adjunto no recoge el posible efecto fiscal de la compensación de pérdidas, ni de las deducciones pendientes de aplicar debido a que la Dirección de la Entidad Dominante no considera probable que las mismas sean recuperables en los plazos previstos por la legislación vigente.

El epígrafe de pasivos por impuesto diferido cuyo plazo de realización o reversión es superior a 12 meses corresponde a los impuestos diferidos derivados de subvenciones de capital que a 31 de diciembre de 2010 y 2009 ascendía a 2.620.864 y 2.539.848 miles de euros, respectivamente.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

El movimiento registrado durante los ejercicios 2010 y 2009 de los activos por impuesto diferido cuyo periodo de reversión es superior a doce meses, es como se detalla a continuación:

| 2010 - Miles de Euros | | | | |
|------------------------------------|----------------------|-----------|-------------|----------------------|
| | Saldo al 31.12.09 | Adiciones | Reversiones | Saldo al 31.12.10 |
| Diferencias temporarias deducibles | 19.161 | - | (5.890) | 13.271 |
| 2009 - Miles de Euros | | | | |
| | Saldo al 31.12.08 | Adiciones | Reversiones | Saldo al 31.12.09 |
| Diferencias temporarias deducibles | 16.940 | 2.901 | (680) | 19.161 |

El movimiento registrado durante el ejercicio de los pasivos por impuesto diferido, desglosado por su origen, es como se detalla a continuación:

| 2010 - Miles de euros | | | | | |
|---|--------------------|-----------------|---------------|-------------------------------------|------------------|
| | Fondos COHESION | Fondos FEDER | Fondos RTE | Otras subvenciones de capital | Total |
| Saldos al 31 de diciembre de 2009 | 1.865.902 | 562.688 | 58.074 | 52.306 | 2.538.970 |
| Adiciones en 2010 | 41.517 | 14.437 | 13.026 | 29.904 | 98.884 |
| Variaciones de perímetro | - | - | - | (24) | (24) |
| Imputación a resultados del ejercicio (subvenciones de capital) (Nota 18) | (8.962) | (5.666) | (236) | (2.102) | (16.966) |
| Saldos al 31 de diciembre de 2010 | 1.898.457 | 571.459 | 70.864 | 80.084 | 2.620.864 |
| 2009 - Miles de Euros | | | | | |
| | Fondos COHESION | Fondos FEDER | Fondos RTE | Otras subvenciones de capital | Total |
| Saldos al 31 de diciembre de 2008 | 1.595.359 | 342.592 | 42.939 | 35.299 | 2.016.189 |
| Ajustes por adaptación a la Orden EHA/733/2010 (Véase notas 2 (a) y (b)) | 11.399 | 175.073 | 6.390 | - | 192.862 |
| Saldo a 1 de enero de 2009 | 1.606.758 | 517.665 | 49.329 | 35.299 | 2.209.051 |
| Adiciones en 2009 | 267.819 | 50.462 | 8.826 | 18.335 | 345.442 |
| Disminuciones por imputación a resultados del ejercicio (subvenciones de capital) (Nota 18) | (8.675) | (5.439) | (81) | (1.328) | (15.523) |
| A otros epígrafes de la cuenta de pérdidas y ganancias | - | - | - | - | - |
| Saldos al 31 de diciembre de 2009 | 1.865.902 | 562.688 | 58.074 | 52.306 | 2.538.970 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

(b) Impuesto sobre el valor añadido

En diciembre de 2005, la Entidad Dominante optó por la aplicación de la regla de prorrata especial para el ejercicio 2006 y siguientes. Las cuotas impositivas soportadas en la adquisición o importación de bienes o servicios utilizados exclusivamente en la realización de operaciones que originan el derecho a la deducción se han deducido íntegramente.

Por otra parte, en relación con las declaraciones fiscales de RENFE correspondientes al periodo 1998 - 2000, la Oficina Nacional de Inspección (actual Dependencia de Control Tributario y Aduanero de la Delegación Central de Grandes Contribuyentes) realizó diversas actuaciones de comprobación, como resultado de las cuales se emitieron liquidaciones por el Impuesto sobre el Valor Añadido por un importe total de 110.546 miles de euros, que fueron recurridas en vía económico - administrativa y contencioso administrativa.

Con fecha 9 de julio de 2005, el Tribunal Económico Administrativo Central estimó parcialmente las reclamaciones presentadas por RENFE, anulando las liquidaciones emitidas por la Agencia Tributaria y disponiendo la emisión de una nueva liquidación que fue recurrida por la Entidad ante la Sala de lo Contencioso - Administrativo de la Audiencia Nacional.

Finalmente dicho Tribunal emitió sentencia el 11 de septiembre de 2008 y en ejecución de la misma, la Dependencia de Control Tributario y Aduanero de la Delegación Central de Grandes Contribuyentes de la Agencia Tributaria notificó el 19 de junio de 2009 acuerdo por el que se liquida el Impuesto sobre el Valor Añadido correspondiente a los ejercicios 1998, 1999 y 2000 de RENFE, resultando un derecho de cobro por importe de 214.501 miles de euros, de los cuales un total de 41.937 miles de euros corresponden a intereses de demora.

De esta cifra, en aplicación de la Orden Ministerial FOM 2909/2006, de 19 de septiembre, corresponderían a ADIF el 50%, 107.251 miles de euros, que han sido registrados en el ejercicio 2009 (véase nota 19).

La Agencia Tributaria, en la ejecución de la sentencia antes citada, no reconoció el derecho de la Entidad Dominante a percibir intereses de demora sobre una base de 92.079 miles de euros que generaría un importe estimado de intereses de demora de 45.453 miles de euros, al considerar que se trataba de una devolución derivada de la normativa del propio tributo. La Entidad promovió incidente de ejecución de sentencia ante la Audiencia Nacional que no ha resuelto sobre el fondo de la cuestión, al entender que los intereses de demora no formaban parte de la reclamación inicial de la Entidad Dominante, instando al tiempo, a la Agencia Tributaria a practicar una nueva notificación al ADIF que incluya los medios de impugnación, que la Entidad Dominante tiene previsto ejercitar, primero en vía administrativa y en su caso, en vía contenciosa. La Agencia ha vuelto a notificar el 17 de diciembre de 2010 a la Entidad el Acuerdo de Ejecución de la sentencia indicando que cabe la impugnación en vía administrativa del cálculo de los intereses de demora. La Entidad ha interpuesto, el 21 de diciembre, reclamación económica-administrativa ante el TEAC contra el anterior cálculo.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

Del mismo modo que en los casos anteriores, en aplicación de la Orden FOM 2909/2006 de 19 de septiembre, caso de prosperar la pretensión del Adif, le correspondería un 50% de la cantidad reclamada, es decir 22.727 miles de euros. La Dirección de la Entidad no ha registrado importe alguno a cobrar por este concepto al estimar que a la fecha de formulación de las cuentas anuales existen dudas razonables sobre la resolución a favor de la Entidad de esta reclamación.

Por su parte, al amparo del artículo 110 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, la Entidad presentó, el 25 de marzo de 2010, ante la Audiencia Nacional incidente de extensión de efectos de la sentencia de 11 de septiembre de 2008 por el concepto IVA, correspondientes a los ejercicios 1998 a 2000, a los ejercicios 2001 al 2004. La Audiencia mediante auto de 29 de septiembre de 2010 ha estimado la pretensión de esta Entidad. ADIF ha estimado un derecho de cobro por este concepto por importe de 444.033 miles de euros, de los cuales un total de 5.526 miles de euros corresponden a intereses de demora devengados desde el 25 de septiembre de 2010.

Del mismo modo que en los casos anteriores, en aplicación de la Orden FOM 2909/2006 de 19 de septiembre, le correspondería un 50% de la cantidad solicitada, es decir 222.017 miles de euros. Este importe ha sido registrado en el ejercicio 2010.

Asimismo, la Entidad solicitó el 20 de abril de 2006, como sucesora universal de la entidad pública empresarial GIF, la devolución de 555.349 miles de euros correspondientes a las cuotas soportadas por el impuesto sobre el valor añadido en la adquisición de bienes y servicios para la construcción de diversas líneas de alta velocidad durante los ejercicios 2001 a 2004 que no habían sido deducidas, con base en la sentencia de 6 de octubre de 2005 del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas. El 14 de marzo de 2007 la Entidad suscribió un acta de conformidad, correspondiente a los ejercicios 2002 a 2004, por importe de 435.856 miles de euros más intereses de demora. La Agencia Tributaria notifico acuerdo desestimatorio sobre la solicitud de devolución de las cuotas de IVA no deducidas del ejercicio 2001 por considerar prescrito el derecho de la Entidad. El anterior Acuerdo fue impugnado ante el TEAC, que mediante resolución de 22 de junio de 2010 estima la pretensión de la Entidad y declara no prescrito el derecho a solicitar la devolución de las cuotas de IVA soportadas no deducidas del ejercicio 2001. Como consecuencia de lo anterior, la Dependencia de Control Tributario y Aduanero de la Delegación Central de Grandes Contribuyentes de la Agencia Tributaria ha iniciado, con fecha 29 de diciembre de 2010 procedimiento de comprobación e investigación de la solicitud presentada el 20 de abril de 2006.

La Entidad ha registrado en el ejercicio 2010 el importe estimado total de la devolución a realizar por la Agencia Tributaria que asciende a 148.700 miles de euros, de los cuales un total de 29.495 miles de euros corresponden a intereses de demora devengados desde el 20 de octubre de 2006. El derecho de cobro correspondería íntegramente al ADIF.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

(c) Ejercicios abiertos a inspección

Al 31 de diciembre de 2010, el Grupo tiene abiertos a inspección para el Impuesto sobre el Valor Añadido los ejercicios 2001 a 2010 y para el Impuesto sobre Sociedades los ejercicios 2006 a 2009.

Adicionalmente, la entidad pública empresarial GIF tiene abiertos a inspección por el concepto del Impuesto sobre el Valor Añadido los ejercicios 2001 a 2004.

La Dirección del Grupo considera que no surgirían pasivos de importe significativo como consecuencia de futuras inspecciones tributarias.

(14) Importe neto de la cifra de negocios

El detalle del importe neto de la cifra de negocios de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2010 y 2009, es como sigue:

| | Miles de euros | |
|---|-------------------------|-------------------------|
| | 2010 | 2009 |
| Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios | 318.231 | 319.052 |
| Canon por utilización de la red ferroviaria de interés general | 250.257 | 249.237 |
| Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias | 67.974 | 69.815 |
| Prestaciones de servicios de consultoría y asistencia técnica | 9.413 | 21.627 |
| Regeneración/Reciclaje de material ferroviario | 16.945 | 26.672 |
| Ingresos por administración de la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado | 802.919 | 762.111 |
| Ingresos por actuaciones de inversión en la Red de Titularidad del Estado | 863.229 | 866.762 |
| Tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros (nota 1(f)) | 15.399 | 15.091 |
| | <u>2.026.136</u> | <u>2.011.315</u> |

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010**

La distribución del importe neto de la cifra de negocios del ejercicio 2010 y 2009 por los segmentos o actividades que desarrolla la Entidad Dominante se muestra en el cuadro adjunto:

| 2010 Datos en miles de Euros | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--------------------|--|------------------|
| Cifra de Ingresos | | | | | | | |
| | Canon por utilización de la Red de Interés General | Canon por utilización de estaciones y otras infraestructuras ferroviarias | Administración de la red ferroviaria de Titularidad el Estado | Actuaciones de inversión en la Red de Titularidad del Estado | Otros servicios | Tasa de seguridad del Transporte Ferroviario | Total |
| Administración Red Titularidad Estado | 36.311 | 350 | 802.919 | 4.492 | - | - | 844.072 |
| Construcción Red Titularidad Estado | - | - | - | 574.013 | - | - | 574.013 |
| Construcción y Administración Red de Altas prestaciones | 213.946 | 2.980 | - | 276.020 | - | - | 492.946 |
| Gestión otros activos de Titularidad de ADIF | - | 64.644 | - | 8.705 | - | 15.399 | 88.748 |
| Estaciones de viajeros | - | 58.325 | - | 2.098 | - | - | 60.423 |
| Servicios Logísticos | - | 6.319 | - | 251 | - | - | 6.570 |
| Otros | - | - | - | 6.356 | - | 15.399 | 21.755 |
| Prestación de servicios | - | - | - | - | 26.357 | - | 26.357 |
| Total | 250.257 | 67.974 | 802.919 | 863.230 | 26.357 | 15.399 | 2.026.136 |

| 2009 Datos en miles de Euros | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--------------------|--|------------------|
| Cifra de Ingresos | | | | | | | |
| | Canon por utilización de la Red de Interés General | Canon por utilización de estaciones y otras infraestructuras ferroviarias | Administración de la red ferroviaria de Titularidad el Estado | Actuaciones de inversión en la Red de Titularidad del Estado | Otros servicios | Tasa de seguridad del Transporte Ferroviario | Total |
| Administración Red Titularidad Estado | 36.439 | 400 | 762.111 | 5.162 | - | - | 804.112 |
| Construcción Red Titularidad Estado | - | - | - | 499.938 | - | - | 499.938 |
| Construcción y Administración Red de Altas prestaciones | 212.798 | 2.997 | - | 352.448 | - | - | 568.243 |
| Gestión otros activos de Titularidad de ADIF | - | 66.418 | - | 9.214 | - | 15.091 | 90.723 |
| Estaciones de viajeros | - | 59.716 | - | 4.446 | - | - | 64.162 |
| Servicios Logísticos | - | - | - | 1.517 | - | - | 1.517 |
| Otros | - | 6.702 | - | 3.251 | - | 15.091 | 25.044 |
| Prestación de servicios | - | - | - | - | 48.299 | - | 48.299 |
| Total | 249.237 | 69.815 | 762.111 | 866.762 | 48.299 | 15.091 | 2.011.315 |

Otros servicios incluye aquellos que el grupo presta a través de sus sociedades dependientes. Principalmente son servicios de regeneración y reciclaje de material ferroviario, consultoría en obras e instalaciones y prestación de servicios de asistencia técnica.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

(a) Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios

El detalle de los ingresos por liquidación de cánones ferroviarios devengados en el ejercicio 2010 y 2009 desglosado por las distintas modalidades establecidas en la Orden FOM/898/2005, es el siguiente:

| | Miles de euros | |
|---|----------------|----------------|
| | 2010 | 2009 |
| Canon por utilización de infraestructura (nota 1(f)) | 250.257 | 249.237 |
| Canon de acceso | 1.897 | 1.815 |
| Canon por reserva de capacidad | 105.535 | 104.194 |
| Canon de circulación | 68.771 | 68.100 |
| Canon por tráfico | 74.054 | 75.128 |
| Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones (nota 1(f)) | 67.974 | 69.815 |
| Canon por utilización de estaciones | 58.676 | 60.116 |
| Canon por estacionamiento y utilización de andenes | 6.024 | 6.494 |
| Canon por utilización de vías de apartado | 80 | 124 |
| Canon de paso por cambiadores de ancho | 2.918 | 2.874 |
| Canon por utilización dominio público ferroviario | 276 | 207 |
| | 318.231 | 319.052 |

A 31 de diciembre de 2010 se encuentran pendientes de liquidación y cobro cánones ferroviarios por un importe total de 29.827 miles de euros (véase nota 6.2 (b)), de los cuales una cifra de 24.091 miles de euros corresponden al canon por utilización de la red ferroviaria de interés general y 5.736 miles de euros al canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias.

(b) Ingresos por Administración de la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado

Se recogen en esta cuenta los ingresos correspondientes al ejercicio derivados del Contrato-Programa 2007-2010, suscrito el 16 de febrero de 2007 entre la administración General del Estado y ADIF para la gestión y mantenimiento de la red ferroviaria de titularidad estatal (véase nota 1(b)).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

(c) Ingresos por actuaciones de inversión en la Red de Titularidad del Estado

Corresponde a los ingresos devengados en el ejercicio por las obras de inversión realizadas por ADIF por cuenta del Estado en la Red Ferroviaria de su titularidad cuyo importe por tipo de actuación es el siguiente:

| | Miles de euros | |
|--|----------------|----------------|
| | 2010 | 2009 |
| Inversiones realizadas en la Red Convencional (C-P 2007-2010) | 542.781 | 475.633 |
| Inversiones realizadas en el Tramo Ourense - Santiago de la L.A.V. a Galicia (C-P 2007-2010) | 275.487 | 335.692 |
| Inversiones realizadas en la red de titularidad del Estado en Cataluña | 39.536 | 5.008 |
| Inversiones Plan Dinamización Economía y Empleo | 5.425 | 45.431 |
| Inversiones Plan Modernización Estaciones | - | 4.998 |
| | 863.229 | 866.762 |

(15) Otros ingresos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2010 y 2009 adjunta, es como sigue:

| | Miles de euros | |
|---|----------------|----------------|
| | 2010 | 2009 |
| Alquileres y servicios | 180.919 | 161.490 |
| Subvenciones de explotación | | |
| incorporadas al resultado del ejercicio | 6 | 10 |
| Ingresos operadores ferroviarios: | 361.180 | 350.423 |
| Arrendamientos y servicios | 7.061 | 6.942 |
| Reparaciones y conservación | 3.939 | 2.499 |
| Servicios complementarios | 2.206 | 1.824 |
| Servicios en terminales | 44.388 | 45.600 |
| Suministros (*) | 237.550 | 225.703 |
| Servicios en estaciones | 57.259 | 59.399 |
| Prestación de servicios informáticos | 7.738 | 7.600 |
| Otros ingresos | 1.039 | 856 |
| Otros | 46.714 | 48.909 |
| | 588.819 | 560.832 |

(*) Los ingresos por suministros corresponden básicamente a la energía de tracción.

Dentro de la cifra de alquileres y servicios se registran, entre otros conceptos, los ingresos por arrendamiento de inmuebles incluidos en el epígrafe de "Inversiones Inmobiliarias", entre los que destacan los derivados de contratos de arrendamiento a largo plazo. Las cantidades percibidas por anticipado correspondientes a dichos contratos a largo plazo y pendientes de imputar a ingresos se muestran en el epígrafe del balance "periodificaciones a largo plazo". Adicionalmente se registran en esta rúbrica de la cuenta de pérdidas y ganancias los ingresos por arrendamiento de fibra óptica.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

(16) Gastos de Personal

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2010 y 2009 adjunta es el siguiente:

| | Miles de euros | |
|--------------------------------|----------------|----------------|
| | 2010 | 2009 |
| Sueldos, salarios y asimilados | 557.914 | 553.394 |
| Cargas sociales | 154.492 | 166.826 |
| Provisiones | 2.706 | 6.283 |
| | 715.112 | 726.503 |

El detalle del epígrafe de cargas sociales se muestra en el cuadro adjunto:

| | Miles de euros | |
|--|----------------|----------------|
| | 2010 | 2009 |
| Seguridad Social a cargo de la empresa | 143.395 | 152.190 |
| Retribuciones a largo plazo mediante sistemas de aportación definida | 224 | 410 |
| Otros gastos sociales | 10.873 | 14.226 |
| | 154.492 | 166.826 |

El número medio de empleados durante los ejercicios 2010 y 2009, distribuido por categorías, es como sigue:

| Categoría | Número medio de empleados | |
|----------------------------|---------------------------|---------------|
| | 2010 | 2009 |
| Personal de alta dirección | 7 | 21 |
| Personal de estructura | 1.961 | 1.814 |
| Mandos Intermedios | 2.652 | 2.586 |
| Personal Operativo | 9.393 | 10.714 |
| | 14.013 | 15.135 |

El desglose por sexos y categorías de la plantilla del Grupo a 31 de diciembre de 2010 se muestra en el siguiente cuadro:

| Categoría | Número de empleados a 31 de diciembre de 2010 | | |
|----------------------------|--|--------------|---------------|
| | Hombres | Mujeres | Total |
| Personal de alta dirección | 5 | 2 | 7 |
| Personal de estructura | 1.514 | 419 | 1.933 |
| Mandos Intermedios | 2.305 | 352 | 2.657 |
| Personal Operativo | 8.105 | 1.166 | 9.271 |
| | 11.929 | 1.939 | 13.868 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

El desglose por sexos y categorías de la plantilla del Grupo a 31 de diciembre de 2009 se muestra en el siguiente cuadro:

| Categoría | Número de empleados a 31 de diciembre de 2009 | | |
|----------------------------|--|--------------|---------------|
| | Hombres | Mujeres | Total |
| Personal de alta dirección | 21 | 3 | 24 |
| Personal de estructura | 1.474 | 358 | 1.832 |
| Mandos Intermedios | 2.284 | 291 | 2.575 |
| Personal Operativo | 9.220 | 1.604 | 10.824 |
| | 12.999 | 2.256 | 15.255 |

El desglose por sexos y categorías de la plantilla del Grupo a 31 de diciembre de 2010, que tiene una minusvalía superior al 33%, se muestra en el siguiente cuadro:

| Categoría | Número de empleados a 31 de diciembre de 2010 | | |
|----------------------------|--|------------|------------|
| | Hombres | Mujeres | Total |
| Personal de alta dirección | - | 8 | 8 |
| Personal de estructura | - | 15 | 15 |
| Mandos Intermedios | 3 | 21 | 24 |
| Personal Operativo | 14 | 119 | 133 |
| | 17 | 163 | 180 |

El desglose por sexos y categorías de la plantilla media del Grupo durante el ejercicio 2010, que tiene una minusvalía superior al 33%, se muestra en el siguiente cuadro:

| Categoría | Número de empleados a 31 de diciembre de 2009 | | |
|----------------------------|--|------------|------------|
| | Hombres | Mujeres | Total |
| Personal de alta dirección | - | 9 | 9 |
| Personal de estructura | - | 16 | 16 |
| Mandos Intermedios | 3 | 23 | 26 |
| Personal Operativo | 18 | 121 | 139 |
| | 21 | 169 | 190 |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

(17) Otros gastos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2010 y 2009 adjunta, es como sigue:

| | Miles de euros | |
|--|-----------------------------|-----------------------------|
| | <u>2010</u> | <u>2009</u> |
| Inversiones en la Red de titularidad del Estado | 786.161 | 776.981 |
| Reparaciones y conservación de la infraestructura | 383.526 | 361.909 |
| Energía de tracción | 183.225 | 173.951 |
| Servicios de atención a viajeros | 74.728 | 78.353 |
| Suministros | 44.121 | 48.638 |
| Servicios de profesionales independientes | 15.442 | 11.769 |
| Alquileres y cánones | 27.690 | 28.308 |
| Gastos ligados al tráfico | 4.382 | 4.869 |
| Publicidad y relaciones públicas | 10.221 | 10.849 |
| Gastos de viaje | 6.837 | 9.053 |
| Transportes | 8.344 | 9.781 |
| Otras reparaciones y conservación | 9.732 | 9.367 |
| Primas de seguros | 5.212 | 4.990 |
| Otros gastos de explotación | <u>35.433</u> | <u>47.112</u> |
| Servicios Externos | <u>1.595.054</u> | <u>1.575.930</u> |
| Tributos | 17.569 | 8.773 |
| Pérdidas, deterioro y variación de prov. operac. comerciales | <u>(2.934)</u> | <u>14.460</u> |
| | <u>1.609.689</u> | <u>1.599.163</u> |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

La cuenta "Inversiones en la Red de Titularidad del Estado" incluye el coste de las obras de inversión realizadas en los ejercicios 2010 y 2009 en la referida red de acuerdo con el siguiente detalle:

| | Miles de euros | |
|---|----------------|----------------|
| | 2010 | 2009 |
| Inversiones realizadas en la Red Convencional recogidas en el C-P 2007-2010 | 470.466 | 408.003 |
| Inversiones realizadas en el tramo Ourense-Santiago de la L.A.V. a Galicia recogidas en el CP 2007-2010 | 270.862 | 331.583 |
| Inversiones realizadas en la Red Convencional de titularidad del Estado en Cataluña al amparo de los Convenios suscritos y de las disposiciones al respecto | 35.402 | 4.219 |
| Actuaciones recogidas en el Plan de Dinamización para la economía y el empleo | 9.431 | 28.178 |
| Actuaciones realizadas para el Plan de Modernización de Estaciones | - | 4.998 |
| | 786.161 | 776.981 |

Adicionalmente, en el epígrafe de "Aprovisionamientos" se incluyen 47.660 y 43.603 miles de euros correspondientes a los materiales utilizados en la ejecución de las inversiones realizadas en el ejercicio 2010 y 2009 en la Red Convencional de Titularidad del Estado.

Debido a que la auditoría de cuentas anuales del Grupo es contratada por la IGAE, ADIF no desglosa gasto alguno por este concepto.

(18) Imputación de subvenciones de inmovilizado y otros

El detalle de los ingresos por subvenciones de capital generados en los ejercicios 2010 y 2009 es como sigue:

| | (Datos en miles de euros) | |
|--------------------|---------------------------|---------------|
| | Total Ingresos | |
| | 2010 | 2009 |
| Fondos de Cohesión | 29.874 | 28.916 |
| Feder. | 18.887 | 18.130 |
| R.T.E. | 789 | 271 |
| Otras subvenciones | 7.005 | 4.423 |
| | 56.555 | 51.740 |

De los importes registrados por este concepto a 31 de diciembre de 2010 y de 2009, 39.589 miles de euros en el ejercicio 2010 y 36.219 miles de euros en el ejercicio 2009, corresponderían a subvenciones de capital reconocidas en el Patrimonio (véase nota 10), así como 16.966 miles de euros y 15.521 miles de euros del efecto impositivo de las referidas subvenciones en los ejercicios 2010 y 2009, respectivamente (véase nota 13).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

Adicionalmente en el ejercicio 2009 se reconocieron 7 miles de euros como subvenciones por bonificaciones de tipos de interés procedentes de la sociedad dependiente TIFSA.

(19) Resultados Excepcionales

En el ejercicio 2010 se ha reconocido en la rúbrica de resultados extraordinarios un ingreso por importe de 219.254 miles de euros relativo al derecho de cobro frente a la Hacienda Pública correspondiente a la Entidad por la devolución de las cuotas de IVA no deducible soportadas por RENFE en los ejercicios 2001 a 2004. Tal y como se ha puesto de manifiesto en las notas 6.2.(d) y 13 (b), la Audiencia Nacional dictó con fecha 29 de septiembre de 2010 un auto extendiendo a los ejercicios 2001 a 2004 los efectos de la sentencia de fecha 11 de septiembre de 2008 sobre el IVA de RENFE de los años 1998 a 2000. Como resultado de dicho auto, la Entidad ha registrado a 31 de diciembre de 2010 en el epígrafe "Hacienda Pública, deudor por IVA a corto plazo", los importes a cobrar de la Administración Tributaria por las cuotas soportadas no deducibles correspondientes a los ejercicios 2001 a 2004 por valor de 438.507 miles de euros, y ha reconocido, a la misma fecha, en el epígrafe "Proveedores y Acreedores varios" el importe a pagar a RENFE Operadora por este concepto por valor de 219.253 miles de euros.

Adicionalmente, como se describe en las notas 6.2(d) y 13(b), el Tribunal Económico Administrativo Central ha estimado mediante resolución de fecha 22 de julio de 2010 la pretensión de ADIF de considerar como no prescrito el derecho a la devolución de las cuotas de IVA soportadas por la entidad pública empresarial GIF en el ejercicio 2001. Dichas cuotas fueron registradas en el ejercicio 2001 formando parte del precio de adquisición del inmovilizado en curso de dicha entidad. En consecuencia, a 31 de diciembre de 2010, ADIF ha reconocido un derecho de cobro frente a la Hacienda Pública por la cuotas a devolver por un importe de 119.205 miles de euros, minorando el valor de sus activos en un importe de 113.813 miles de euros y reconociendo un ingreso en la rúbrica de resultados excepcionales por un total de 5.392 miles de euros, equivalente a la dotación a la amortización correspondiente a las citadas cuotas y registrada desde la puesta en explotación de dichos activos.

El desglose por conceptos del importe registrado en resultados excepcionales en el ejercicio 2010 es el siguiente:

| | <u>Miles de euros</u> |
|--|-----------------------|
| Cuotas RENFE 2001, 2002, 2003 2004, importe líquido ADIF | 219.254 |
| Cuotas GIF 2001 | 119.205 |
| Otros conceptos | (10) |
| Menos: | |
| Valor neto contable a 31/12/2010 de activos puestos en explotación | (132.163) |
| Regularización de IVA de bienes de inversión (2006-2009) | (12.313) |
| | <u>193.973</u> |

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

Asimismo, la Entidad ha registrado en ingresos financieros del ejercicio 2010 los intereses de demora percibidos por ambos conceptos y correspondientes a ADIF por un importe de 32.258 miles de euros (véase nota 21)

El importe registrado en el ejercicio 2009 en el epígrafe de "Resultados Excepcionales" viene motivado por la aplicación de la sentencia firme de la Audiencia Nacional de fecha 11 de septiembre de 2008 que anuló las Resoluciones del Tribunal Económico-Administrativo Central y las liquidaciones de la Agencia Tributaria por el Impuesto sobre el Valor añadido de los ejercicios 1998, 1999 y 2000 (véase nota 13 (b)).

El pasado día 19 de junio de 2009 fue notificado acuerdo de la Dependencia de Control Tributario y Aduanero de la Delegación Central de Grandes Contribuyentes, en ejecución de la citada sentencia de la Audiencia Nacional, por el que se liquida el impuesto sobre el Valor Añadido correspondiente a los ejercicios 1998, 1999 y 2000 de RENFE, resultando un derecho de cobro por importe de 214.501 miles de euros, de los cuales un total de 41.937 miles de euros corresponden a intereses de demora. De esta cifra, en aplicación de la Orden Ministerial FOM 2909/2006, de 19 de septiembre de 2006, un importe de 107.251 miles de euros corresponderían a ADIF. A 31 de diciembre de 2009 ADIF ha percibido el importe total del citado derecho de cobro y ha liquidado con Renfe Operadora el importe establecido según la orden Ministerial FOM 2909/2006.

El desglose por conceptos del importe registrado en resultados excepcionales es el siguiente:

| | Miles de euros |
|--|----------------------|
| Cuotas 1998, 1999, 2000, importe líquido ADIF | <u>86.282</u> |
| Menos: | |
| Valor neto contable a 31/12/2008 de activos puestos en explotación | (8.569) |
| Regularización de IVA de bienes de inversión (2005-2008) | <u>(7.895)</u> |
| | <u>69.818</u> |

Adicionalmente a estos importes, la Entidad Dominante ha registrado en ingresos financieros del ejercicio 2009 los intereses de demora percibidos correspondientes a ADIF por importe de 20.968 miles de euros (véase nota 21).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

(20) Gastos financieros

El detalle de estos epígrafes de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2010 y 2009 es como sigue:

| | Miles de euros | |
|---|-----------------------|-----------------------|
| | 2010 | 2009 |
| Por deudas con terceros | 97.593 | 102.191 |
| Intereses de préstamos a corto plazo | 654 | 38 |
| Intereses de préstamos a largo plazo | 91.000 | 101.323 |
| Intereses de liquidación en contratos de obra | 1.043 | 605 |
| Intereses de demora en expropiaciones | 4.610 | 212 |
| Otros gastos financieros | 286 | 13 |
| Gastos financieros por actualización de provisiones | 19.285 | 9.154 |
| | <u>116.878</u> | <u>111.345</u> |

Los gastos financieros por actualización de provisiones corresponden a la dotación por el efecto financiero devengado en el ejercicio 2010 de las provisiones para riesgos y gastos corrientes y no corrientes por los conceptos de "Fondo para pagos derivados del ERE 2006-2010", "Premio de permanencia" y "Fondo para viajes de ocio del personal pasivo" por importes de 8.010 miles de euros, 3.376 miles de euros y 6.819 miles de euros respectivamente.

Los gastos financieros por actualización de provisiones corresponden a la dotación por el efecto financiero devengado en el ejercicio 2009 de las provisiones para riesgos y gastos corrientes y no corrientes por los conceptos de "Fondo para pagos derivados del ERE 2006-2010", "Premio de permanencia" y "Fondo para viajes de ocio del personal pasivo" por importes de 6.939 miles de euros, 979 miles de euros y 1.236 miles de euros respectivamente.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

(21) Ingresos financieros

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2010 y 2009 es como sigue:

| | Miles de euros | |
|---|----------------|---------------|
| | 2010 | 2009 |
| De participaciones en instrumentos de patrimonio | 9 | 8 |
| De terceros | 9 | 8 |
| De valores negociables y otros instrumentos financieros | 47.059 | 78.948 |
| Intereses de inversiones financieras temporales | 6.893 | 44.686 |
| Intereses de cuentas corrientes | 7.556 | 8.891 |
| Intereses cargados a clientes | 225 | 1.018 |
| Ingresos financieros de créditos (nota 6.2(a)) | (600) | 2.879 |
| Otros ingresos financieros | 32.985 | 21.474 |
| Incorporación al activo de gastos financieros (nota 4(c)) | 20.582 | 11.916 |
| | 67.650 | 90.872 |

El importe recogido en la cuenta de "Intereses financieros de créditos" corresponde a los ingresos devengados en los ejercicios 2010 y 2009 como consecuencia de la aplicación del método de valoración del coste amortizado a los créditos comerciales y no comerciales (véase nota 3(h)).

El epígrafe "Otros ingresos financieros" recoge en el ejercicio 2010, por valor de 32.258 miles de euros la estimación de los intereses devengados hasta 31 de diciembre de 2010, correspondientes a ADIF y pendientes de cobrar de la Administración Tributaria, a la fecha de formulación de estas cuentas anuales derivado de la aplicación de la sentencia de 6 de junio de 2005 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea según se explica en las notas 6.2.d, 13 y 19.

El epígrafe "Otros ingresos financieros" recoge por importe de 20.968 miles de euros los intereses de demora cobrados en el ejercicio 2009 y correspondientes a ADIF, derivados del acuerdo notificado el 19 de junio de 2009 por la Dependencia de Control Tributario y Aduanero de la Delegación Central de Grandes Contribuyentes en ejecución de la sentencia firme de la Audiencia Nacional de fecha 11 de septiembre de 2008 que anuló las Resoluciones del Tribunal Económico-Administrativo Central y las liquidaciones de la Agencia Tributaria por el Impuesto sobre el Valor añadido de los ejercicios 1998, 1999 y 2000 (véase notas 13 (b) y (19)).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

(22) Información Medioambiental

Al 31 de diciembre de 2010 y 2009 no existen activos de importancia dedicados a la protección y mejora del medioambiente, ni se ha incurrido en gastos relevantes de esta naturaleza durante el ejercicio.

Asimismo, durante los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2010 y 2009 no se han recibido subvenciones de naturaleza medioambiental.

La Dirección del Grupo estima que no existen contingencias significativas relacionadas con la protección y mejora del medio ambiente, no considerando necesario registrar dotación alguna a la provisión de riesgos y gastos de carácter medioambiental al 31 de diciembre de 2009.

(23) Información sobre los miembros del Consejo de Administración y de la Alta Dirección de la Entidad Dominante

A 31 de diciembre de 2010, el Consejo de Administración estaba formado por doce miembros, su Presidente y once vocales, de los cuales cuatro eran mujeres y ocho hombres. En el ejercicio 2010, los importes por asistencia a las reuniones de dicho órgano, devengados por los Consejeros ascienden a 174 miles de euros. No existen saldos con los miembros del Consejo de Administración.

A 31 de diciembre de 2009, el Consejo de Administración estaba formado por diecinueve miembros, su Presidente y dieciocho vocales, de los cuales nueve eran mujeres y diez hombres. En el ejercicio 2009, los importes por asistencia a las reuniones de dicho órgano, devengados por los Consejeros ascienden a 201 miles de euros. No existen saldos con los miembros del Consejo de Administración.

Desde la entrada en vigor de la Ley 5/2006 de 10 de abril, de regularización de los conflictos de intereses de los miembros del Gobierno y de los Altos Cargos de la AGE, la Entidad ha procedido a ingresar en el Tesoro las remuneraciones correspondientes a aquellos vocales del Consejo que compatibilizan esta función con la de Altos Cargos de la AGE.

Asimismo, la Entidad no mantiene en 2010 ni en 2009 ningún compromiso por seguros de vida, planes de pensiones y similares con los miembros del Consejo de Administración en su calidad de Consejeros de ADIF, ni les ha concedido anticipos o créditos ni asumido obligaciones por su cuenta a título de garantía.

Adicionalmente, las retribuciones salariales devengadas en el ejercicio 2010 por la alta dirección de la Entidad ascienden a un total de 1.237 miles de euros. ADIF no mantiene compromisos en materia de seguros de vida, planes de pensiones y similares con los miembros de su alta dirección como consecuencia de los cargos que ostentan, ni les ha otorgado anticipos o créditos ni asumido obligaciones por su cuenta a título de garantía a 31 de diciembre de 2010.

Adicionalmente, las retribuciones salariales devengadas en el ejercicio 2009 por la alta dirección de la Entidad ascienden a un total de 1.291 miles de euros. ADIF

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

no mantiene compromisos en materia de seguros de vida, planes de pensiones y similares con los miembros de su alta dirección como consecuencia de los cargos que ostentan, ni les ha otorgado anticipos o créditos ni asumido obligaciones por su cuenta a título de garantía a 31 de diciembre de 2009.

Los miembros de la Alta Dirección de la Entidad Dominante no han percibido ningún tipo de remuneración de las sociedades del grupo.

(24) Gestión de riesgos financieros

El Grupo está expuesto a diversos riesgos de mercado financiero, como consecuencia tanto de su actividad como de la deuda tomada para financiar la construcción de las nuevas líneas de alta velocidad. Los riesgos más significativos, que afectan, principalmente, a la Entidad Dominante son los siguientes:

a) Riesgo de crédito

Surge básicamente como consecuencia de los créditos por operaciones comerciales y no comerciales, las inversiones financieras temporales y los activos líquidos equivalentes.

El Grupo evalúa la calidad crediticia de sus deudores comerciales, tomando en consideración para determinar los límites individuales de crédito, su posición financiera, experiencia histórica y otros factores de naturaleza económica.

Respecto a las inversiones financieras temporales y los activos líquidos equivalentes, el Grupo realiza sus operaciones mediante instrumentos que garantizan la recuperación de la totalidad del capital invertido y evalúa la calidad crediticia de las entidades financieras, considerando la calificación crediticia otorgada por entidades calificadoras, en función del plazo de la inversión, y determinando los límites de crédito individuales en función de distintos factores (volumen total de activos, rentabilidad, etc.).

b) Riesgo de tipos de interés

Se manifiesta en la variación de los costes financieros de la deuda con entidades de crédito.

Los recursos ajenos se han contratado con diversos regímenes de tipo de interés: tipo fijo para períodos comprendidos entre 3 y 20 años y tipos de interés variable referenciados a Euribor e incrementados en un diferencial que puede ser fijo o variable.

En general, las operaciones de crédito suscritas por el Grupo contemplan en diferentes fechas durante la vida del préstamo, la posibilidad de que el Grupo modifique el régimen de tipo de interés.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2010

c) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez surge por la posibilidad de desajustes entre las necesidades de fondos y las fuentes de los mismos.

El Grupo realiza una gestión prudente de este riesgo que implica la disponibilidad de financiación por un importe suficiente a través de facilidades de crédito de entidades financieras.

La Dirección del Grupo realiza un seguimiento de las previsiones de liquidez en función de los flujos de efectivo esperados.

En Madrid, a 13 de julio de 2011

A large, stylized handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Edo.: Antonio González Marín
Presidente

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Información de empresas del grupo, multigrupo y asociadas
31 de diciembre de 2010
(Expresado en miles de euros)**

| Nombre | Actividad | Auditor | Entidad / Sociedad del grupo titular | Porcentaje de Participación | Porcentaje de Participación efectiva de la Entidad | Miles de euros Coste de la participación | Razón que determina su configuración |
|---|--|----------------------------|--|--------------------------------|---|--|---|
| Fidalia, S.A.U. | Gestión inmobiliaria | Ernst & Young | ADIF | 100% | 100% | 20.449 | Control efectivo |
| Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA) | Enajenación y manipulación de materiales innecesarios | Ernst & Young | ADIF | 100% | 100% | 875 | Control efectivo |
| REDALSA, S.A. | Soldadura y regeneración de carril | Deloitte | ADIF | 52% | 52% | 188 | Control efectivo |
| Total participaciones en empresas de grupo | | | | | | 21.512 | |
| Comercial del Ferrocarril, S.A.(COMFERSA) | Explotación con fines publicitarios de las instalaciones y propiedades de Renfe-Operadora y ADIF, y promoción y explotación de equipamientos comerciales | Ernst & Young | ADIF | 51% | 51% | 2.657 | Control conjunto |
| Alta Velocidad ESPAÑA-PORTUGAL, AEIE | Estudios técnicos, económicos y financieros de los Corredores Oporto-Vigo y Madrid-Lisboa-Oporto | KPMG | ADIF | 50% | 50% | 1.614 | Control conjunto |
| Total participaciones multigrupo | | | | | | 4.271 | |
| Cartagena AVE, S.A. | Integración Alta Velocidad en Cartagena | - | ADIF | 50% | 50% | 300 | Influencia Significativa |
| Murcia AVE, S.A. | Integración Alta Velocidad en Murcia | - | ADIF | 50% | 50% | 300 | Influencia Significativa |
| Palencia Alta Velocidad, S.A. | Integración Alta Velocidad en Palencia | - | ADIF | 50% | 50% | 300 | Influencia Significativa |
| Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA) | Almacenamiento, depósito y distribución de mercancías | BDO Auditores | ADIF | 40,34% | 40,34% | 358 | Influencia Significativa |
| Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A. | Gestión inmobiliaria | Deloitte | ADIF | 40% | 40% | 14.530 | Influencia Significativa |
| Nuevas Estaciones Ferroviarias, S.A. | Gestión Inmobiliaria | Deloitte | ADIF | 40% | 40% | 160 | Influencia Significativa |
| Renfurbis, S.A. | Gestión inmobiliaria | Deloitte | ADIF | 40% | 40% | 434 | Influencia Significativa |
| Promociones Residenciales Sofetral, S.A. | Gestión inmobiliaria | ECT | ADIF | 40% | 40% | 1.399 | Influencia Significativa |
| Tricefalo, S.A. | Gestión inmobiliaria | Ernst & Young | ADIF | 40% | 40% | 3.606 | Influencia Significativa |
| Bano Real, S.A. | Gestión inmobiliaria | CGT Auditores | ADIF | 40% | 40% | 1.463 | Influencia Significativa |
| Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A. | Gestión inmobiliaria | Deloitte | ADIF | 40% | 40% | 120 | Influencia Significativa |
| Terralbina Inmobiliaria, S.A. | Gestión inmobiliaria | Morrison | ADIF | 40% | 40% | 841 | Influencia Significativa |
| Águilas Residencial, S.A. | Gestión inmobiliaria | MAG Auditores | ADIF | 40% | 40% | 720 | Influencia Significativa |
| Residencial Langa, S.A. | Gestión Inmobiliaria | Goldwyns | ADIF | 40% | 40% | 140 | Influencia Significativa |
| Centro Estación Miranda, S.A. | Gestión Inmobiliaria | IMAFI Auditores | ADIF | 40% | 40% | 1.200 | Influencia Significativa |
| Desarrollo Inmobiliario Castilla-La Mancha, S.A. | Gestión Inmobiliaria | Deloitte | ADIF | 40% | 40% | 481 | Influencia Significativa |
| Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A. | Gestión Inmobiliaria | Deloitte | ADIF | 40% | 40% | 6.720 | Influencia Significativa |
| Promociones Inmobiliarias Renfapex 2000, S.A. | Gestión Inmobiliaria | Pricewaterhouse Coopers | ADIF | 40% | 40% | 24 | Influencia Significativa |
| Vías y Desarrollos Urbanos, S.A. | Gestión Inmobiliaria | True Fair | ADIF | 40% | 40% | 3.801 | Influencia Significativa |
| Inarenas Proyectos Inmobiliarios, S.A. | Gestión Inmobiliaria | MAG Auditores | ADIF | 40% | 40% | 360 | Influencia Significativa |
| León Alta Velocidad 2003, S.A. | Integración Alta Velocidad en León | Getino | ADIF | 37,50% | 37,50% | 229 | Influencia Significativa |
| Logroño Integración Ferrocarril 2002, S.A. | Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Logroño | ATD | ADIF | 37,50% | 37,50% | 225 | Influencia Significativa |
| Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A. | Integración Alta Velocidad en Valencia | - | ADIF | 37,50% | 37,50% | 225 | Influencia Significativa |
| Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A. | Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Valladolid | KPMG | ADIF | 37,50% | 37,50% | 225 | Influencia Significativa |
| Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. | Integración Alta Velocidad en Zaragoza | CGM Auditores | ADIF | 37,50% | 37,50% | 225 | Influencia Significativa |
| Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A. | Integración Alta Velocidad en Alicante | - | ADIF | 37,50% | 37,50% | 225 | Influencia Significativa |
| Barcelona Sagrera Alta Velocidad S.A. | Integración Alta Velocidad en Barcelona | Pricewaterhouse Coopers | ADIF | 37,50% | 37,50% | 225 | Influencia Significativa |
| Almería Alta Velocidad, S.A. | Integración Alta Velocidad en Almería | - | ADIF | 37,50% | 37,50% | 225 | Influencia Significativa |
| A.V. Vitoria Gasteizko Abiadura Handia, S.A. | Integración Alta Velocidad en Vitoria | - | ADIF | 50,00% | 50,00% | 300 | Influencia Significativa |
| Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) | Redacción de Proyectos de Ingeniería civil e industrial de índole ferroviaria. Asesoramiento en función de consulting | KPMG | ADIF | 41,37% | 41,37% | 1.202 | Influencia Significativa |
| Otras | | | ADIF | - | - | 311 | Influencia Significativa |
| Total participaciones en empresas asociadas | | | | | | 40.874 | |
| TOTAL | | | | | | 66.657 | |

Este anexo forma parte integrante de la nota 3 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2010 junto con la cual debe ser leído

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Información de empresas del grupo, multigrupo y asociadas
31 de diciembre de 2009
(Expresado en miles de euros)**

| Nombre | Actividad | Auditor | Entidad / Sociedad del grupo titular | Porcentaje de Participación | Porcentaje de Participación efectiva de la Entidad | Miles de euros Coste de la participación | Razón que determina su configuración |
|---|--|----------------------------|--|--------------------------------|---|--|---|
| Fidalía, S.A.U. | Gestión inmobiliaria | Ernst & Young | ADIF | 100% | 100% | 5.449 | Control efectivo |
| Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA) | Enajenación y manipulación de materiales innecesarios | Ernst & Young | ADIF | 100% | 100% | 875 | Control efectivo |
| REDALSA, S.A. | Soldadura y regeneración de carril | Deloitte | ADIF | 52% | 52% | 188 | Control efectivo |
| Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA) | Investigación ferroviaria. | KPMG | ADIF | 51% | 61,74% | 153 | Control efectivo |
| Total participaciones en empresas de grupo | | | | | | 6.665 | |
| Comercial del Ferrocarril, S.A.(COMFERSA) | Explotación con fines publicitarios de las instalaciones y propiedades de Renfe-Operadora y ADIF, y promoción y explotación de equipamientos comerciales | Ernst & Young | ADIF | 51% | 51% | 2.657 | Control conjunto |
| Alta Velocidad ESPAÑA-PORTUGAL, AEIE | Estudios técnicos, económicos y financieros de los Corredores Oporto-Vigo y Madrid-Lisboa-Oporto | KPMG | ADIF | 50% | 50% | 1.614 | Control conjunto |
| Total participaciones multigrupo | | | | | | 4.271 | |
| Cartagena AVE, S.A. | Integración Alta Velocidad en Cartagena | - | ADIF | 50% | 50% | 300 | Influencia Significativa |
| Murcia AVE, S.A. | Integración Alta Velocidad en Murcia | - | ADIF | 50% | 50% | 300 | Influencia Significativa |
| Palencia Alta Velocidad, S.A. | Integración Alta Velocidad en Palencia | - | ADIF | 50% | 50% | 300 | Influencia Significativa |
| Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA) | Almacenamiento, depósito y distribución de mercancías | BDO Auditores | ADIF | 40,34% | 40,34% | 358 | Influencia Significativa |
| Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A. | Gestión inmobiliaria | Deloitte | ADIF | 40% | 40% | 14.530 | Influencia Significativa |
| Áreas Comerciales en Estaciones, S.A. | Gestión inmobiliaria | ATTEST | ADIF | 40% | 40% | 903 | Influencia Significativa |
| Nuevas Estaciones Ferroviarias, S.A. | Gestión Inmobiliaria | Deloitte | ADIF | 40% | 40% | 800 | Influencia Significativa |
| Renfurbis, S.A. | Gestión inmobiliaria | Deloitte | ADIF | 40% | 40% | 434 | Influencia Significativa |
| Promociones Residenciales Sofetral, S.A. | Gestión inmobiliaria | ECT | ADIF | 40% | 40% | 1.399 | Influencia Significativa |
| Tricefalo, S.A. | Gestión inmobiliaria | Ernst & Young | ADIF | 40% | 40% | 3.606 | Influencia Significativa |
| Bano Real, S.A. | Gestión inmobiliaria | CGT Auditores | ADIF | 40% | 40% | 1.463 | Influencia Significativa |
| Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A. | Gestión inmobiliaria | Deloitte | ADIF | 40% | 40% | 120 | Influencia Significativa |
| Terralbina Inmobiliaria, S.A. | Gestión inmobiliaria | Morrison | ADIF | 40% | 40% | 841 | Influencia Significativa |
| Águilas Residencial, S.A. | Gestión inmobiliaria | MAG Auditores | ADIF | 40% | 40% | 720 | Influencia Significativa |
| Residencial Langa, S.A. | Gestión Inmobiliaria | Goldwyns | ADIF | 40% | 40% | 140 | Influencia Significativa |
| Centro Estación Miranda, S.A. | Gestión Inmobiliaria | IMAFI Auditores | ADIF | 40% | 40% | 1.200 | Influencia Significativa |
| Desarrollo Inmobiliario Castilla-La Mancha, S.A. | Gestión Inmobiliaria | Deloitte | ADIF | 40% | 40% | 481 | Influencia Significativa |
| Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A. | Gestión Inmobiliaria | Deloitte | ADIF | 40% | 40% | 6.720 | Influencia Significativa |
| Promociones Inmobiliarias Renfapex 2000, S.A. | Gestión Inmobiliaria | Pricewaterhouse Coopers | ADIF | 40% | 40% | 480 | Influencia Significativa |
| Vías y Desarrollos Urbanos, S.A. | Gestión Inmobiliaria | True Fair | ADIF | 40% | 40% | 3.801 | Influencia Significativa |
| Inarenas Proyectos Inmobiliarios, S.A. | Gestión Inmobiliaria | MAG Auditores | ADIF | 40% | 40% | 360 | Influencia Significativa |
| León Alta Velocidad 2003, S.A. | Integración Alta Velocidad en León | Getino | ADIF | 37,50% | 37,50% | 229 | Influencia Significativa |
| Logroño Integración Ferrocarril 2002, S.A. | Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Logroño | ATD | ADIF | 37,50% | 37,50% | 225 | Influencia Significativa |
| Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A. | Integración Alta Velocidad en Valencia | - | ADIF | 37,50% | 37,50% | 225 | Influencia Significativa |
| Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A. | Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Valladolid | KPMG | ADIF | 37,50% | 37,50% | 225 | Influencia Significativa |
| Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. | Integración Alta Velocidad en Zaragoza | CGM Auditores | ADIF | 37,50% | 37,50% | 225 | Influencia Significativa |
| Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A. | Integración Alta Velocidad en Alicante | - | ADIF | 37,50% | 37,50% | 225 | Influencia Significativa |
| Barcelona Sagrera Alta Velocidad S.A. | Integración Alta Velocidad en Barcelona | Pricewaterhouse Coopers | ADIF | 37,50% | 37,50% | 225 | Influencia Significativa |
| Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) | Redacción de Proyectos de Ingeniería civil e industrial de índole ferroviaria. Asesoramiento en función de consulting | KPMG | ADIF | 21,91% | 21,91% | 1.049 | Influencia Significativa |
| Otras | | | ADIF | - | - | 311 | Influencia Significativa |
| Total participaciones en empresas asociadas | | | | | | 42.195 | |
| TOTAL | | | | | | 53.131 | |

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Inmovilizado Material, Intangible e Inversiones Inmobiliarias del ejercicio terminado en
31 de diciembre de 2010
(Expresado en miles de euros)**

| | Saldos al 31.12.2009 | Altas | Trasposos | Bajas | Bajas por variaciones del perímetro | Reclasificaciones (*) | Saldos al 31.12.2010 |
|---|-------------------------|------------------|------------------|----------------|--|-----------------------|-------------------------|
| Edificios y Otras Construcciones | 1.735.619 | - | 299.701 | (3.366) | - | (9.938) | 2.022.016 |
| Terrenos y Bienes Naturales | 1.433.297 | 206.212 | 564 | 1.305 | - | (1.040) | 1.640.338 |
| | <u>3.168.916</u> | <u>206.212</u> | <u>300.265</u> | <u>(2.061)</u> | - | <u>(10.978)</u> | <u>3.662.354</u> |
| Amortización acumulada Edificios y otras construcciones | (525.971) | (42.416) | - | 2.951 | - | 2.854 | (562.582) |
| Deterioro de valor edificios y terrenos | (9.301) | 45 | - | - | - | - | (9.256) |
| Total Valor Neto Edificios y construcciones | 2.633.644 | 163.841 | 300.265 | 890 | - | (8.124) | 3.090.516 |
| Instalaciones de la vía | 15.597.919 | - | 3.847.448 | (3.920) | - | (129.472) | 19.311.975 |
| Amortización acumulada Instalaciones de la vía | (1.600.084) | (182.366) | - | 2.458 | - | 10.230 | (1.769.762) |
| Deterioro de valor instalaciones de vía | (14.916) | - | - | - | - | - | (14.916) |
| Total Valor Neto Instalaciones de la vía | 13.982.919 | (182.366) | 3.847.448 | (1.462) | - | (119.242) | 17.527.297 |
| Otras instalaciones técnicas y maquinaria | 6.928 | 90 | - | - | (844) | - | 6.174 |
| Amortización acum. Inst. técnicas y maq. | (5.832) | (217) | - | - | 607 | - | (5.442) |
| Deterioro de valor Otras inst. téc. y maq. | (119) | 40 | - | - | - | - | (79) |
| Total Valor Neto Otras inst. téc. y maq. | 977 | (87) | - | - | (237) | - | 653 |
| Elementos de transporte | 271.362 | - | 1.966 | (107) | - | 750 | 273.971 |
| Amortización acumulada Elementos de transporte | (181.746) | (14.983) | - | 105 | - | 1.090 | (195.534) |
| Total Valor Neto elementos de transporte | 89.616 | (14.983) | 1.966 | (2) | - | 1.840 | 78.437 |
| Otro inmovilizado material | 215.686 | 1 | 24.610 | (155) | (1.052) | (2.980) | 236.110 |
| Amortización acumulada Otro Inmovilizado Material | (166.363) | (20.155) | - | 150 | 659 | 2.680 | (183.029) |
| Total Valor Neto Otro Inmovilizado Material | 49.323 | (20.153) | 24.610 | (5) | (393) | (300) | 53.082 |
| Total Valor Neto Instalaciones técnicas elementos de transporte y otro inmovilizado material | 14.122.835 | (217.589) | 3.874.024 | (1.469) | (630) | (117.702) | 17.659.468 |
| Obra en curso | 10.346.442 | 3.623.824 | (4.174.289) | (8.325) | - | (60.783) | 9.726.869 |
| Total Inmovilizado Material Neto | 27.102.921 | 3.570.075 | - | (8.904) | (630) | (186.609) | 30.476.853 |
| Inmovilizado Intangible Bruto | 107.829 | 19.086 | - | - | (702) | - | 126.213 |
| Amortización Inmovilizado Intangible | (75.800) | (7.736) | - | - | 468 | - | (83.068) |
| Total Inmovilizado Intangible Neto | 32.029 | 11.350 | - | - | (234) | - | 43.145 |
| Inversiones Inmobiliarias | 317.279 | 77.985 | - | (391) | - | (3.061) | 391.812 |
| Amortización inversiones Inmobiliarias | (68.902) | (5.239) | - | 330 | - | 335 | (73.476) |
| Total Inversiones Inmobiliarias Netas | 248.377 | 72.746 | - | (61) | - | (2.726) | 318.336 |

Este anexo forma parte integrante de la nota 4 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2010 junto con la cual debe ser leído

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Inmovilizado Material, Intangible e Inversiones Inmobiliarias del ejercicio terminado en
31 de diciembre de 2009
(Expresado en miles de euros)**

| | Saldos al 31.12.2008 (*) | Altas | Trasposos | Bajas | Reclasificaciones | Saldos al 31.12.2009 |
|---|-----------------------------|------------------|------------------|----------------|-------------------|-------------------------|
| Edificios y Otras Construcciones | 1.685.736 | - | 55.079 | (1.666) | (3.530) | 1.735.619 |
| Terrenos y Bienes Naturales | 1.199.676 | 231.934 | 2.661 | (1.089) | 115 | 1.433.297 |
| | <u>2.885.412</u> | <u>231.934</u> | <u>57.740</u> | <u>(2.755)</u> | <u>(3.415)</u> | <u>3.168.916</u> |
| Amortización acumulada Edificios y otras construcciones | (494.910) | (36.094) | 3.039 | 934 | 1.060 | (525.971) |
| Deterioro de valor edificios y terrenos | (9.378) | - | - | 77 | - | (9.301) |
| Total Valor Neto Edificios y construcciones | 2.381.124 | 195.840 | 60.779 | (1.744) | (2.355) | 2.633.644 |
| Instalaciones de la vía | 13.876.516 | - | 1.754.566 | (22.440) | (10.723) | 15.597.919 |
| Amortización acumulada Instalaciones de la vía | (997.280) | (176.019) | (452.308) | 20.387 | 5.136 | (1.600.084) |
| Deterioro de valor instalaciones de vía | (14.916) | - | - | - | - | (14.916) |
| Total Valor Neto Instalaciones de la vía | <u>12.864.320</u> | <u>(176.019)</u> | <u>1.302.258</u> | <u>(2.053)</u> | <u>(5.587)</u> | <u>13.982.919</u> |
| Otras instalaciones técnicas y maquinaria | 6.935 | - | - | (7) | - | 6.928 |
| Amortización acum. Inst. técnicas y maq. | (5.398) | (441) | - | 7 | - | (5.832) |
| Deterioro de valor Otras inst. téc. y maq. | (187) | - | - | 68 | - | (119) |
| Total Valor Neto Otras inst. téc. y maq. | <u>1.350</u> | <u>(441)</u> | <u>-</u> | <u>68</u> | <u>-</u> | <u>977</u> |
| Elementos de transporte | 254.261 | - | 17.099 | (160) | 162 | 271.362 |
| Amortización acumulada Elementos de transporte | (162.249) | (16.282) | (3.422) | 151 | 56 | (181.746) |
| Total Valor Neto elementos de transporte | <u>92.012</u> | <u>(16.282)</u> | <u>13.677</u> | <u>(9)</u> | <u>218</u> | <u>89.616</u> |
| Otro inmovilizado material | 1.261.537 | 77 | (999.189) | (45.515) | (1.224) | 215.686 |
| Amortización acumulada Otro inmovilizado Material | (649.358) | (16.362) | 452.692 | 45.484 | 1.181 | (166.363) |
| Total Valor Neto Otro Inmovilizado Material | <u>612.179</u> | <u>(16.285)</u> | <u>(546.497)</u> | <u>(31)</u> | <u>(43)</u> | <u>49.323</u> |
| Total Valor Neto Instalaciones técnicas elementos de transporte y otro inmovilizado material | 13.569.861 | (209.027) | 769.438 | (2.025) | (5.132) | 14.122.835 |
| Obra en curso | 7.194.368 | 4.029.959 | (830.217) | (1.717) | (45.951) | 10.346.442 |
| Total Inmovilizado Material Neto | 23.145.353 | 4.016.772 | - | (5.486) | (53.718) | 27.102.921 |
| Inmovilizado Intangible Bruto | 102.203 | 6.339 | - | (234) | (479) | 107.829 |
| Amortización Inmovilizado Intangible | (71.575) | (4.690) | - | 234 | 231 | (75.800) |
| Total Inmovilizado Intangible Neto | 30.628 | 1.649 | - | - | (248) | 32.029 |
| Inversiones Inmobiliarias | 288.675 | 30.383 | - | (541) | (1.238) | 317.279 |
| Amortización inversiones Inmobiliarias | (63.751) | (5.474) | - | 174 | 149 | (68.902) |
| Total Inversiones Inmobiliarias Netas | 224.924 | 24.909 | - | (367) | (1.089) | 248.377 |



**ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (Adif) Y
SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO
EJERCICIO 2010**



ÍNDICE

| | | |
|--------|--|----|
| 1. | Nuevo modelo ferroviario..... | 1 |
| 1.1. | Adif y sociedades dependientes: naturaleza, régimen jurídico y funciones..... | 1 |
| 1.1.1. | El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias..... | 1 |
| 1.1.2. | Entidades del grupo..... | 2 |
| 1.1.3. | Otras participaciones significativas..... | 3 |
| 1.2. | Ley del Sector Ferroviario..... | 4 |
| 1.3. | Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005–2020 (PEIT)..... | 6 |
| 1.4. | Plan Estratégico de Adif 2006–2010. | 8 |
| 1.5. | Contrato–Programa 2007–2010 entre la AGE y Adif..... | 9 |
| 1.6. | Actuaciones básicas de desarrollo del modelo ferroviario..... | 13 |
| 2. | Actuaciones en las diversas áreas de actividad..... | 15 |
| 2.1. | Red de alta velocidad..... | 15 |
| 2.2. | Red convencional..... | 28 |
| 2.3. | Circulación..... | 30 |
| 2.4. | Estaciones de viajeros..... | 35 |
| 2.5. | Servicios logísticos..... | 36 |
| 2.6. | Patrimonio y urbanismo..... | 37 |
| 2.7. | Telecomunicaciones y energía..... | 41 |
| 3. | Actividad económica..... | 43 |
| 3.1. | Ingresos y gastos consolidados | 43 |
| 3.2. | Inversiones de Adif..... | 45 |
| 3.3. | Ejecución del Contrato Programa AGE–Adif..... | 48 |
| 3.4. | Planes de inversión especiales..... | 52 |
| 3.5. | Financiación de la Unión Europea..... | 53 |
| 3.6. | Contratación de Adif..... | 56 |
| 3.7. | Participaciones de Adif..... | 58 |
| 4. | Otras actuaciones de gestión..... | 61 |
| 4.1. | Actividades de I+D+i y eficiencia energética..... | 61 |
| 4.2. | Seguridad..... | 64 |
| 4.3. | Calidad y medioambiente..... | 66 |
| 4.4. | Recursos humanos..... | 70 |
| 4.4.1. | Adif..... | 70 |
| 4.4.2. | Resto de Sociedades..... | 74 |
| 4.5. | Convenios y acuerdos con Renfe Operadora..... | 74 |
| 4.6. | Otros convenios y acuerdos de colaboración..... | 75 |
| 5. | Consejo de Administración..... | 77 |



1. NUEVO MODELO FERROVIARIO

1.1. ADIF Y SOCIEDADES DEPENDIENTES: NATURALEZA, RÉGIMEN JURÍDICO Y FUNCIONES.

1.1.1 EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS.

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.

1.1.2. ENTIDADES DEL GRUPO

La entidad Adif es cabecera de un grupo compuesto por varias sociedades que tienen como actividades principales la prestación de servicios accesorios a la gestión de la infraestructura ferroviaria y la ejecución de trabajos de consultoría e ingeniería, en especial los relacionados con el transporte y sus infraestructuras.

- Enajenación de materiales ferroviarios, S.A. (EMFESA)

Su objeto social es gestionar, por sí o por terceros, la enajenación de los materiales inútiles o usados útiles innecesarios para la explotación ferroviaria y actuar como contratista en determinadas actividades relacionadas con el ferrocarril.

La participación de Adif en esta sociedad a 31 de diciembre de 2010 es del 100%.

- Comercial del ferrocarril, S.A. (COMFERSA)

Su objeto social es la explotación comercial, por sí o por terceros, de los espacios publicitarios en terrenos e instalaciones, material rodante, etc., propiedad o administración de Renfe Operadora y Adif; la gestión e inserción de la publicidad en publicaciones editadas por los socios, la distribución de la publicidad institucional y comercial de los socios; la realización de estudios y actividades para promocionar, gestionar, explotar y asesorar proyectos y actividades de equipamiento comercial y servicios, el establecimiento de aparcamientos de vehículos, etc.

La participación de Adif en esta sociedad es del 51%, siendo el 49% restante de Renfe Operadora, ejerciendo ambas un control conjunto de la sociedad. Por este motivo, a efectos de la consolidación se ha considerado a COMFERSA como sociedad multigrupo, consolidando por el método de puesta en equivalencia y no por el de integración global.



- REDALSA, S.A.

Su objeto social es la obtención de hierro, acero y demás metales; fundición, laminación y tratamientos; fabricación de artículos, piezas y productos laminados; aprovechamiento, transformación y recuperación de chatarras y subproductos metálicos; de todas aquellas actividades que se relacionen directa o indirectamente con la función principal atribuida a Adif.

La participación de Adif en esta sociedad es el 52%, de ARCELOR MITTAL ESPAÑA, S.A. el 26% y el resto de participaciones corresponden a diversas empresas constructoras.

- FIDALIA

El objeto social de esta sociedad consiste en la realización de toda clase de estudios y actividades dirigidas a la promoción, gestión, explotación, financiación, asesoramiento y ejecución de proyectos y actividades relativas al equipamiento comercial y de servicios de estaciones ferroviarias o de cualquier inmueble o espacio relacionado o no con el ferrocarril, así como la promoción y desarrollo de operaciones inmobiliarias de todo tipo, mediante compra, venta o permuta y la constitución, participación, promoción, administración y disolución de comunidades, cooperativas y sociedades de todo tipo, adquiriendo o cediendo acciones y valores de renta fija o variable. La participación de Adif en esta sociedad es del 100%.

1.1.3 OTRAS PARTICIPACIONES SIGNIFICATIVAS

A continuación se relacionan las participaciones minoritarias en entidades en las cuales Adif tiene una influencia significativa:



| Nombre | Actividad | Porcentaje de Participación |
|--|---|-----------------------------|
| Alta Velocidad ESPAÑA-PORTUGAL, AEIE | Estudios técnicos, económicos y financieros de los Corredores Oporto-Vigo y Madrid-Lisboa-Oporto | 50% |
| Cartagena AVE, S.A. | Integración Alta Velocidad en Cartagena | 50% |
| Murcia AVE, S.A. | Integración Alta Velocidad en Murcia | 50% |
| Palencia Alta Velocidad, S.A. | Integración Alta Velocidad en Palencia | 50% |
| Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA) | Almacenamiento, depósito y distribución de mercancías | 40,34% |
| Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A. | Gestión inmobiliaria | 40% |
| Nuevas Estaciones Ferroviarias, S.A. | Gestión Inmobiliaria | 40% |
| Renfurbis, S.A. | Gestión inmobiliaria | 40% |
| Promociones Residenciales Sofetral, S.A. | Gestión inmobiliaria | 40% |
| Tricefalo, S.A. | Gestión inmobiliaria | 40% |
| Bano Real, S.A. | Gestión inmobiliaria | 40% |
| Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A. | Gestión inmobiliaria | 40% |
| Terralbina Inmobiliaria, S.A. | Gestión inmobiliaria | 40% |
| Águilas Residencial, S.A. | Gestión inmobiliaria | 40% |
| Residencial Langa, S.A. | Gestión Inmobiliaria | 40% |
| Centro Estación Miranda, S.A. | Gestión Inmobiliaria | 40% |
| Desarrollo Inmobiliario Castilla-La Mancha, S.A. | Gestión Inmobiliaria | 40% |
| Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A. | Gestión Inmobiliaria | 40% |
| Promociones Inmobiliarias Renfapex 2000, S.A. | Gestión Inmobiliaria | 40% |
| Vías y Desarrollos Urbanos, S.A. | Gestión Inmobiliaria | 40% |
| Inarenas Proyectos Inmobiliarios, S.A. | Gestión Inmobiliaria | 40% |
| León Alta Velocidad 2003, S.A. | Integración Alta Velocidad en León | 37,50% |
| Logroño Integración Ferrocarril 2002, S.A. | Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Logroño | 37,50% |
| Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A. | Integración Alta Velocidad en Valencia | 37,50% |
| Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A. | Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Valladolid | 37,50% |
| Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. | Integración Alta Velocidad en Zaragoza | 37,50% |
| Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A. | Integración Alta Velocidad en Alicante | 37,50% |
| Barcelona Sagrera Alta Velocidad S.A. | Integración Alta Velocidad en Barcelona | 37,50% |
| Almería Alta Velocidad, S.A. | Integración Alta Velocidad en Almería | 37,50% |
| A.V. Vitoria Gasteizko Abiadura Handía, S.A. | Integración Alta Velocidad en Vitoria | 50,00% |
| Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) | Redacción de Proyectos de Ingeniería civil e industrial de índole ferroviaria. Asesoramiento en función de consulting | 41,37% |

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. PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES 2005-2020

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT), aprobado por el Gobierno el 15 de julio de 2005, es la expresión de la nueva política de infraestructuras y transportes impulsada por el Gobierno y concebida como un instrumento al servicio de los grandes objetivos en materia de política económica y social, objetivos que pueden sintetizarse en dos: impulsar la competitividad y el desarrollo económico, y fortalecer la cohesión social y territorial.

De hecho, el eficaz aprovechamiento del importante potencial de las infraestructuras como instrumento para impulsar el desarrollo económico y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, requiere de una política de infraestructuras y transportes con objetivos bien definidos, que responda a un enfoque global y coherente, y apoyada en principios de racionalidad económica, como la que desarrolla el PEIT.

Teniendo en cuenta la larga temporalidad de los efectos de las infraestructuras, el hecho de que el diseño y construcción de las mismas requiera dilatados períodos de tiempo y cuantiosos recursos económicos, y la circunstancia de que se trata de bienes con una larga vida útil, resulta evidente que, por un lado, es prácticamente imposible modificar de forma sustancial el sistema de infraestructuras básicas de un país en el corto plazo, y por otro, que las decisiones que se tomen y las infraestructuras que se construyan van a vincular y a definir al país, a sus posibilidades de progreso, a sus relaciones con el exterior y a su estructura económica en el medio y largo plazo.

Planificación estratégica

Por todo ello, es necesario contar con una planificación estratégica del sistema de transportes, que sobre la base de una visión a medio y largo plazo, permita identificar las directrices generales de la política a seguir y definir las grandes actuaciones a acometer. El PEIT responde a un enfoque global de las necesidades y potencialidades de nuestro territorio, tanto en su articulación interna como en su conexión con otros países, así como a una aproximación intermodal a los problemas del propio sistema de transportes.

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



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

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

El ferrocarril en el PEIT

El ferrocarril es la gran apuesta del PEIT para el futuro del sistema de transportes, ya que se pretende que este modo sea el elemento central del sistema intermodal de transporte de viajeros y mercancías. Buena prueba de ello es que concentra más del 48% de las inversiones totales.

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

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

La potenciación del tráfico ferroviario de mercancías, que ponga fin a la continuada pérdida de cuota de mercado de este modo, constituye otro objetivo básico de las actuaciones ferroviarias del PEIT. Para ello, además de la Red de Altas Prestaciones de tráfico mixto se incluyen diversas actuaciones en la red convencional específicamente dirigidas a facilitar el tráfico de mercancías por ferrocarril, como son la mejora de los accesos



ferroviarios a los grandes nodos logísticos y los puertos, y la dotación de estaciones y apartaderos de longitud suficiente para el tránsito de trenes de mercancías de gran longitud, y, por tanto, más competitivos.

1.4. PLAN ESTRATÉGICO DE ADIF 2006-2010

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

Líneas de actuación.

El PE constituye la filosofía de gestión de la entidad en el periodo 2006-2010, ya que en él se recogen las principales líneas de actuación para su adaptación a las responsabilidades derivadas del marco legal en que se desenvuelve la actividad y el nuevo papel que debe cumplir en la sociedad especialmente dentro del proceso de definición del sector ferroviario.

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

Rentabilidad social

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

Con esta finalidad se pretende reducir los datos de siniestralidad, lograr índices de puntualidad medios del 98%, alcanzar la máxima eficiencia económica con un coste objetivo de operación de 45.000 €/km al año -lo que situará a Adif entre los primeros gestores europeos-, conseguir el equilibrio económico y financiero con una cobertura total



de costes de explotación y promover la innovación para el desarrollo de nuevos negocios a partir de los activos gestionados.

Horizonte 2010

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

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

Cifras económicas

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

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

Por otra parte, los resultados de explotación previstos muestran la mejora progresiva durante el periodo, por la paulatina entrada en servicio de nuevos tramos de red de alta velocidad, la mejora de resultados derivada de la optimización en la explotación de la red convencional y las mejoras de gestión.

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

Se inscribe en el marco del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) y en su apuesta estratégica por el ferrocarril. El texto, con el fin de garantizar la coherencia y continuidad de la gestión de la Red de titularidad del Estado, establece los objetivos,



obligaciones y compromisos mutuos entre el Estado y Adif para este cuatrienio, además de comprometer el correspondiente apoyo financiero y de fijar unos resultados para el proyecto de inversión y gestión.

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

Objetivos

Se persiguen los siguientes objetivos:

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

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

Aportaciones económicas del Estado

El contrato programa asegura aportaciones económicas por valor de 11.884 millones de €. A la red convencional se dedicarán 5.565,7 millones de € destinados al mantenimiento, explotación y gestión de la Red de titularidad del Estado (3.438,5 millones), y a las inversiones en la red convencional que encomiende a Adif el Ministerio de Fomento a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (2.127,1 millones). El Estado realizará también aportaciones por valor de 1.194,3 millones para cubrir las inversiones de reposición y mejora llevadas a cabo por Adif en la Red durante los ejercicios de 2005 y 2006. Para la financiación de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia en su tramo Ourense-Santiago de Compostela, encomendada a Adif por el Ministerio de Fomento, se fija una partida de 1.715,2 millones de €. En lo referente a las líneas de alta velocidad el contrato programa fija unas aportaciones patrimoniales por parte del Estado por valor de 3.408,8 millones de €.



Compromisos de Adif

A través de este contrato programa, la Administración General del Estado se compromete con Adif a realizar las aportaciones económicas detalladas en el punto anterior. Por su parte, en este marco Adif adquiere con el Estado obligaciones relativas al cumplimiento de resultados tanto económicos como de objetivos:

- Alcanzar el resultado establecido para cada una de las áreas de actividad implicadas: Mantenimiento de Infraestructura, Circulación y Seguridad en la Circulación.
- Lograr los resultados económicos que se detallan para el conjunto de Adif.
- Llevar a cabo un Plan de Recursos Humanos que adecue la plantilla a las necesidades y objetivos de gestión de Adif.
- Efectuar los gastos e inversiones encomendados a Adif por el Ministerio de Fomento en la Red de titularidad del Estado, tanto en lo que respecta a la red convencional, como a la red de altas prestaciones y alcanzar los resultados de realización de inversiones previstos.

Valoración de la prestación del servicio

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

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

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

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

Con la disponibilidad se mide el tiempo real en el que queda de baja una instalación ferroviaria debido a un fallo ó avería, independientemente de su incidencia en la



circulación de trenes. El indicador estaría asociado al número de horas con instalación sin servicio, y mide los tiempos de respuesta de resolución de las averías por parte de los gestores de la Red de titularidad del Estado en los sucesos cuya causa sea imputable al Adif.

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

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

Inversión encomendada

Hasta finales del ejercicio 2010 el Ministerio de Fomento ha efectuado a Adif seis encomiendas para la mejora de la red convencional, con los siguientes importes totales para el periodo del contrato programa:

- Una primera encomienda de fecha 27 de junio de 2007, por 1.523,5 millones de €.
- Encomienda de 16 de octubre de 2007 por un importe total de 229,2 millones de €.
- Tercera encomienda firmada el 17 de diciembre de 2007 de 132,4 millones de €.
- Cuarta encomienda de fecha 2 de diciembre de 2008 por importe de 169,4 millones de €.
- Quinta encomienda de fecha 30 de diciembre de 2009 por importe de 319,4 millones de €.
- Sexta encomienda de fecha 30 de diciembre de 2010 por importe de 154,7 millones de €.

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



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

Prórroga del contrato programa

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

1.6. ACTUACIONES BÁSICAS DE DESARROLLO DEL MODELO FERROVIARIO

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

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

En cumplimiento de la mencionada orden se elaboró el citado documento en el que Adif da a conocer las características de la infraestructura ferroviaria y las condiciones de acceso a la red. Asimismo, informa sobre la capacidad de cada tramo de la red y detalla las normas generales, plazos y criterios que rigen en relación con la adjudicación de capacidad y los cánones y principios de tarificación que se deben aplicar por la utilización de las infraestructuras y por la prestación de los diferentes servicios a las empresas ferroviarias.

Fijación de cánones

La Ley del Sector Ferroviario establece la regulación de los cánones que se devengan a favor del Adif por la utilización de las infraestructuras por parte de los operadores del transporte ferroviario. La Ley otorga cobertura legal a la relación económica existente entre el Adif y los sujetos pasivos de los referidos cánones, al tiempo que fija los elementos esenciales de los tributos regulados, distinguiendo entre canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y canon por utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias. En el primero se establecen las modalidades de cánones por acceso, por reserva de capacidad, por circulación y por tráfico. En el segundo por utilización de estaciones por parte de los viajeros, por el estacionamiento y la utilización



de andenes, por el paso por cambiadores de ancho, por la utilización de vías de apartado y por la prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario. Mediante la Orden FOM/898/2005 de 8 de abril, modificada por la Orden FOM/3852/2007 de 20 de diciembre, se fijan las cuantías exigibles, su repercusión y devengo y su régimen de liquidación y pago.

Prestación de servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares

Son servicios adicionales, complementarios y auxiliares los definidos como tales en el anexo de la Ley del Sector Ferroviario, que tienden a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario. Son servicios adicionales el acceso/expedición de trenes a/desde instalaciones. Entre los servicios complementarios se incluyen: suministro de la corriente de tracción, suministro de combustible, maniobras en instalaciones, maniobras de formación/selección, etc. La prestación de los servicios adicionales en la RFIG y sus zonas de servicio ferroviario será realizada por Adif, estando obligado a prestarlos a solicitud de las empresas ferroviarias. La prestación de servicios complementarios se efectuará en régimen de derecho privado y podrá ser realizada por el Adif con sus propios medios o mediante gestión indirecta a través de empresas contratistas, empresas que deberán disponer de un título habilitante otorgado por el Ministerio de Fomento (MFOM). Los servicios complementarios que ofrezca en cada momento el Adif, a través de la declaración sobre la red o documento equivalente, serán de obligada prestación a solicitud de las empresas ferroviarias y otros candidatos. También pueden prestarse directamente, a su riesgo y ventura, por empresas prestadoras provistas del preceptivo título habilitante otorgado por el Ministerio de Fomento. La prestación de servicios auxiliares en la RFIG y las áreas de sus zonas de servicio administradas por Adif se efectuará en régimen de derecho privado, sin que sea precisa autorización previa del Ministerio de Fomento. En todo caso la empresa prestadora deberá haber suscrito con el Adif el correspondiente acuerdo o contrato.

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

Licencias ferroviarias

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

Hasta 31 de diciembre de 2010 el Ministerio de Fomento ha otorgado para el transporte ferroviario de mercancías las siguientes licencias de empresa ferroviaria: Renfe



Operadora, Comsa Rail Transport S.A., Continental Rail S.A., Acciona Rail Services S.A., Activa Rail S.A., Tracción Rail S.A., Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos S.A., Logitren Ferroviaria S.A., Arcelormittal Sideral S.A., Ferrocarriles del Suroeste S.A. (FESUR), FGC Mobilitat S.A., Alsa Ferrocarril S.A. y Guinovart Rail S.A. Además de las anteriores se encuentra inscrita en el registro especial ferroviario English Welsh & Scottish Railway International Limited (EWSI) con licencia de empresa ferroviaria expedida en el Reino Unido. Asimismo, 6 empresas habían obtenido la concesión de habilitación para la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria como operador distinto de las empresas ferroviarias: Transfesa; Logística y Transporte Ferroviario S.A.; Conte Rail S.A.; Sicsa Rail Transport S.A. (antes Container Rail S.A.); Pecova S.A y Tramesa.

A su vez, para que una empresa pueda ejercer como operador ferroviario, además de contar con la correspondiente licencia, debe estar en posesión del certificado de seguridad que establece la normativa y que acredita un adecuado sistema de gestión de la seguridad y el cumplimiento de la normativa sobre personal de circulación y material rodante, certificado que solamente es válido para las líneas que se solicitan y conceden. A final de 2010 siete de las empresas con licencia ferroviaria tenían el certificado de seguridad: Renfe Operadora, Comsa Rail Transport S.A., Continental Rail S.A., Acciona Rail Services S.A., Tracción Rail S.A., English Welsh & Scottish Railway International Limited (EWSI) y Logitren Ferroviaria S.A.

2. ACTUACIONES EN LAS DIVERSAS ÁREAS DE ACTIVIDAD

2.1. RED DE ALTA VELOCIDAD

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

- Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, encomendada por Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 23 de mayo de 1997. Con posterioridad, el 9 de abril de 1999, se excluye de la encomienda anterior el subtramo Figueres-Frontera Francesa por integrarse éste en el tramo Figueres-Perpignan, en virtud del Acuerdo entre los gobiernos de España y Francia de fecha 10 de octubre de 1995.
- Línea Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo, del Corredor Norte/Noroeste, por acuerdos del Consejo de Ministros de fechas 18 de septiembre de 1998 y 31 de julio de 1999.
- Línea Córdoba-Málaga por Acuerdo de 31 de julio de 1999.
- Línea Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante, por Acuerdo de 17 de septiembre de 1999.



- Línea de alta velocidad León–Asturias, tramo La Robla–Pola de Lena (Variante Pajares), del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02), y tramo Venta de Baños–León–Asturias excluida la Variante de Pajares (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad del País Vasco, del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02), y tramo Valladolid–Burgos–Vitoria (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad Madrid–Extremadura/Frontera Portuguesa, tramo Naval Moral de la Mata–Cáceres (Acuerdo de 20/12/02) y tramo Cáceres–Mérida–Badajoz (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad del Corredor Mediterráneo, tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia (Acuerdo de 20/12/02) y el tramo límite de la Región de Murcia–Murcia (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad Bobadilla–Granada (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de 12 de enero de 2006).
- Línea de alta velocidad Madrid–Galicia, del Corredor Norte/Noroeste, la construcción del tramo Olmedo–Medina–Zamora–Puebla de Sanabria–Lubián–Ourense se encomendó por Resolución de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, de fecha 4 de diciembre de 2009.
- Línea de alta velocidad Zaragoza–Pamplona en el territorio de Navarra, tramo Castejón–Comarca de Pamplona (Resolución de la Secretaría de Planificación e Infraestructuras, de fecha 30 de marzo de 2010)

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

Línea de alta velocidad Centro

a) Estación de Chamartín

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

b) Túnel de conexión Atocha–Chamartín



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

El túnel de 7,7 km de longitud se comenzó a perforar el 24 de abril de 2010 encontrándose la excavación prácticamente finalizada en el mes de diciembre. Su ejecución en 9 meses supone un hito para este tipo de realizaciones. En paralelo, se encuentran en avanzado estado de ejecución las salidas de emergencia exigidas para cumplir la normativa de instalaciones subterráneas, así como los pozos necesarios para dotar al túnel de instalaciones de ventilación y bombeo. En energía, se ha redactado el proyecto para la electrificación en 2x25 kv de esta nueva conexión UIC entre Atocha y Chamartín, recogiendo las instalaciones de línea aérea de contacto, telemando de energía y centro de autotransformación. En diciembre de 2010 se ha iniciado también el túnel by-pass que conectará el túnel principal con la nueva doble vía Atocha-Torrejón de Velasco, que permitirá disponer de una línea exclusiva para la relación Madrid-Valencia.

Estación de Atocha

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

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

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

c) Nueva doble vía Atocha-Torrejón de Velasco



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

d) Otras actuaciones.

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

Línea de alta velocidad Noroeste

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

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

a) Tramos Olmedo-Zamora-Lubián-Ourense

La construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia, en su tramo entre Olmedo-Zamora-Lubián-Ourense, con una longitud de 352 km supondrá un aumento de la seguridad con la disposición del cerramiento perimetral, y la ausencia de pasos a nivel a lo largo de todo el trazado de la nueva línea de alta velocidad. También supondrá un incremento de la capacidad y la regularidad al disponer de doble vía en todo el trayecto, sin olvidar el aumento del confort y un ahorro del tiempo de viaje entre Madrid y Ourense. Las obras se dividen en 24 tramos que suman los 352 km de la nueva conexión. A 31 de diciembre de 2010 están adjudicados 17 tramos de plataforma.

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

b) Eje Ourense-Santiago de Compostela

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



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

Por otro lado, respecto al resto de subsistemas, cabe destacar el notable avance de las obras de los proyectos constructivos de las subestaciones eléctricas de Amoeiro y Silleda y de los 7 centros de autotransformación asociados, habiéndose ejecutado más del 70% del proyecto, así como la finalización de la base de montaje de vía en O Irixo. El resto de contratos: proyecto de construcción de línea aérea de contacto y sistemas asociados, proyectos constructivos de las instalaciones de seguridad y comunicaciones, proyecto de construcción de las instalaciones de GSM-R y operadores públicos de telefonía móvil, proyectos constructivos de montaje de vía de Ourense-O Irixo y O Irixo-Santiago y los diferentes contratos de suministro de traviesas, balasto, carril, desvíos y vía en placa, han iniciado los trabajos con diferentes grados de avance. Los contratos de proyecto de protección civil y seguridad en túneles y proyecto de afecciones a la línea de ancho convencional se encuentran en fase de licitación.

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



Línea de alta velocidad Norte I

a) Madrid-Segovia-Valladolid

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

b) Venta de Baños-Burgos-Vitoria

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

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

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

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

c) Vitoria-Bilbao-San Sebastián

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



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

d) Otras actuaciones: soterramiento del ferrocarril en Logroño

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

Línea de alta velocidad Norte II

a) Valladolid – Venta de Baños

Las obras de plataforma en todos los subtramos del trayecto se encuentran en ejecución, así como las correspondientes al proyecto por perturbaciones en la estación de Venta de Baños, estando prevista la finalización de estas últimas antes de concluir el año 2011.

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

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

b) Venta de Baños – Palencia – León

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

El proyecto de adaptación de vías para la entrada de la alta velocidad en León se encuentra en fase de redacción, al igual que el de instalación de intercambiadores en la



ciudad y el correspondiente a las perturbaciones de la línea de 25 kv a la red convencional; mientras que los proyectos de protecciones acústicas y de montaje de vía se hallan finalizados y pendientes de aprobación técnica.

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

c) Variante de Pajares

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

Línea de alta velocidad Noroeste

a) Madrid-Zaragoza-Barcelona

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

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

b) Barcelona-Figueres

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

d) Otras actuaciones

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

Línea de alta velocidad Sur

a) Córdoba-Málaga

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

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

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



b) Antequera-Granada

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

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

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

c) Madrid-Extremadura

Tramo Talayuela-Cáceres

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

Tramo Cáceres-Badajoz

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

d) Murcia-Almería

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

e) Otras actuaciones

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

Finalizados los proyectos de electrificación y señalización de la línea de alta velocidad Antequera-Granada y Madrid-Extremadura (Tramo Talayuela-Badajoz) e iniciado la



redacción del estudio informativo y proyecto básico de la línea de 400 kv desde la subestación de REE de Arañuelo hasta la subestación eléctrica de tracción de Casatejada.

Línea de alta velocidad Madrid-Levante

a) Madrid-Cuenca-Valencia/Albacete

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

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

En cuanto a la catenaria, en 2010 se han tendido un total de 252 km hasta completar los 438 que forman la relación ferroviaria completa. También se ha puesto en tensión las instalaciones de electrificación desde el enlace con la línea Madrid-Sevilla hasta las estaciones de Albacete y Valencia, compuestas por un total de 8 subestaciones eléctricas de tracción de 400 kv que se conectan a la red eléctrica de transporte, requiriendo en 6 de ellas la construcción de sendas líneas de alta tensión para efectuar esta interconexión. Estas subestaciones se complementan con 38 centros de autotransformación. Todas las instalaciones de electrificación se controlan a través del telemando de energía construido y puesto en servicio al efecto, que es operado desde el centro de control instalado en el CRC de Albacete.

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

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

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



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

b) Albacete-Alicante/Murcia

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

En cuanto al montaje de vía e instalaciones, durante 2010 se iniciaron las obras de montaje de vía y catenaria correspondientes al trayecto La Encina (Caudete)-Alicante. Por otra parte, en 2010 finalizó la construcción de la base de montaje de Monforte del Cid desde la cual se regulará el montaje de vía desde La Encina a Alicante y Murcia. También se han ejecutado las obras de reposición de la vía convencional entre Albacete y la variante de Alpera y han sido redactados los proyectos de cambio de ancho entre Albacete y Almansa. Asimismo, está en redacción el proyecto de montaje de vía entre Almansa y Caudete.

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

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

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

c) Nudo de La Encina-Xátiva-Valencia

En el año 2010 continuaron los trabajos de plataforma y vía del nuevo trazado de red convencional de los tramos del nudo de La Encina-Mogente y Mogente-Alcudia de Crespins de acuerdo a la programación establecida y se concluyeron los trabajos de montaje de vía y



sus correspondientes aparatos (desvíos y aparatos de dilatación) en el trayecto Xátiva-Valencia (Almussafes).

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

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

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

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

2.2. RED CONVENCIONAL

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

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



Batefuegos de Oro 2010 que otorga la asociación para la Promoción de Actividades Socioculturales (APAS). Este año, el principal premio recayó en Adif por la labor realizada en los últimos años en prevención de incendios.

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

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

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

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

- En la Delegación Centro se ha procedido a la renovación integral de la cabecera norte de la estación de Chamartín, al aumento de la fiabilidad de catenaria con sustitución de hilo de contacto en el trayecto Espinosa - Matillas de la L/Madrid-Barcelona, y la finalización de la obra de construcción de pasos inferiores en las estaciones de Zarzalejo y Las Navas del Marqués.
- En la Delegación Noroeste es destacable la inauguración del nuevo telemando de energía en León y la renovación de la vía del trayecto Caminreal - Ferrerueta.
- Delegación Este, en esta delegación entra en servicio el bloqueo automático banalizado (BAB) en el trayecto Aranjuez-Alcázar de San Juan; se sustituye el hilo de contacto de catenaria en los trayectos: Aranjuez-Seseña (vía I), Nules-Villarreal (vías I y II) y Alfajar-Catarroja; también cabe destacar la protección de las infraestructuras ante



inundaciones en la línea Chinchilla–Cartagena y la consolidación de trincheras en Moixent y Oropesa.

- Dentro del territorio de la Delegación Sur cabe señalar la renovación de vía y aparatos de vía entre Zafra y Fregenal de la Sierra y la terminación de las obras de renovación de la línea Bobadilla Algeciras, tramos Ronda Cortes y Cortes San Pablo.
- Respecto a la Delegación Norte se rehabilita la línea aérea de contacto entre Olite–Tafalla y en el trayecto Puente de San Miguel – Las Fraguas.
- En la Delegación Noreste y durante 2010 se procede, a la instalación de un puesto central de emergencia al CTC de Barcelona, así como la instalación del tercer carril que representa la primera puesta en servicio de esta tecnología en vía doble y con alta densidad de tráfico, un hito esperado durante muchos años, que permite el tráfico de mercancías internacional sin cambio de ejes desde el puerto de Barcelona al resto de Europa.

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

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

2.3. CIRCULACIÓN

La función de circulación

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

- Adjudicación de la capacidad a empresas ferroviarias y candidatos. Se planifican todos los servicios ferroviarios sobre la red, con criterios de óptimo aprovechamiento, desarrollo y mantenimiento de la misma, satisfaciendo al mismo tiempo las necesidades de los operadores ferroviarios y brindándoles un trato no discriminatorio. En 2010 se ha adjudicado capacidad a 1.732.641 trenes.
- Administración de la circulación de trenes. Las 24 horas de los 365 días del año se prestan los servicios ferroviarios de gestión y control del tráfico en un entorno multioperador con el objetivo de alcanzar el mayor ajuste y cumplimiento del plan de transporte diario prefijado, garantizando en todo momento la circulación segura de



los trenes. Esto supone la realización de actividades como el control de acceso a vía regulada, la gestión eficiente de contingencias mediante aplicación de planes alternativos de transporte, la planificación de obras extraordinarias e intervalos de mantenimiento, la transmisión de información a empresas ferroviarias y otros grupos de interés, el establecimiento de alianzas operativas internas y externas, etc., siempre cuantificando y valorando los niveles de servicio alcanzados. En 2010 se ha administrado la circulación de 1.802.609 trenes.

Gestión de estaciones

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

Tráfico gestionado

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

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

Escenario de gestión

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



- Meteorología. Fuerte afectación al tráfico en los meses de enero, febrero, marzo, junio y diciembre tanto en la red de alta velocidad como en la red convencional por temporales de nieve, lluvias o viento.
- Incidencias. Se han gestionado una media de 115 incidencias/día con afectación al tráfico (92 en red convencional y 23 en red de alta velocidad). En relación con el año 2009 (90 incidencias/día), se ha producido un incremento global en el número de incidencias medias por día del 27,8%, que por redes supone un incremento del 187% (de 8 a 23) en alta velocidad y del 12% (de 82 a 92) en la convencional.
- Accidentes. El más relevante fue debido al alcance y colisión de dos trenes de mercancías con resultado de una víctima mortal y que produjo la interrupción del tráfico ferroviario entre Arévalo y Ataquines entre el 26 y el 28 de marzo. Se estableció un plan alternativo de transporte que incluyó el transbordo y desvío de 52 trenes de larga distancia, media distancia y mercancías.
- Conflictividad laboral. Durante 2010 se convocaron distintos paros laborales que tuvieron desigual repercusión en la circulación.
- Incendios. En relación al "Plan de Prevención de Incendios en la Vía y en sus Proximidades 2010" comentar que en 2010 se han registrado, considerando todas las tipologías, un total de 540 incendios frente a los 610 producidos en 2009, lo que supone una reducción del 11,5%. Destacar en el mes de septiembre el incendio forestal que afectó a la línea Xátiva–Ontinyet–Alcoy y que produjo la suspensión del servicio entre Ontinyent y Alcoy y el establecimiento de un plan alternativo de transporte para los trenes de media distancia.
- Limitaciones temporales de velocidad. El número medio de limitaciones de velocidad que afectaron al tráfico diariamente a lo largo de 2010, fue de 612 (un 3% más que en 2009) con una repercusión media sobre 1.024 km de línea. El impacto sobre el tiempo de viaje de los trenes fue de 766 minutos por día (incremento de un 4% sobre el ejercicio anterior).

Hitos destacables del año 2010

- Desarrollo de los estudios de planificación de capacidad de la línea de alta velocidad de Madrid–Levante cuyo inicio de explotación se produjo en el mes de diciembre. En ellos destaca la reordenación de los estacionamientos de trenes en la estación de Madrid Puerta de Atocha para garantizar servicios cadenciados con frecuencia mínima de una hora y la organización de la nueva estación de Valencia Joaquín Sorolla.
- Definición de los modelos de explotación de los servicios de viajeros y tráfico de mercancías a través de la línea de alta velocidad Barcelona–Figueras–Perpiñán, que también entró en servicio en el mes de diciembre compaginando la circulación de los trenes por tramos de ancho UIC y tramos de ancho mixto (Ibérico – UIC).



- Estudios para acometer el proceso de transferencia a la Generalitat de Cataluña de la capacidad vinculada a la prestación de los servicios de Cercanías de Barcelona, en virtud del acuerdo firmado entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat y Adif de fecha 18 de febrero de 2010.
- Desarrollo del Plan Estratégico de Circulación 2010–2015 soportado por un nuevo mapa de procesos y un cuadro de mando integrado de indicadores operativos, de soporte y estratégicos.
- Diseño e implantación de nuevas soluciones informáticas, tales como la plataforma CMH24BI (Cuadro de Mando Business Intelligence para el H24) o la integración de sistemas existentes en la nueva plataforma ICECOF.
- Han continuado los trabajos del comité multidisciplinar del proyecto de tramificación común, incluyendo la puesta en marcha la primera fase del repositorio informático.
- La implantación de medidas de fomento del transporte de mercancías por ferrocarril ha tenido un doble enfoque, por un lado el incremento de un 6% en la longitud media real de los trenes de mercancías con referencia al año 2008. Y por otro, los kilómetros de línea de la red convencional sobre los que se permite el aumento de las longitudes básicas de los trenes, ascendiendo a finales de 2010 a 6.469 km.

Desarrollo y mejoras en la red gestionada.

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

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



túneles previstos en el núcleo urbano de Montmeló, obra enmarcada en el soterramiento previsto tanto de la línea de ancho convencional como la de alta velocidad a Figueres a su paso por esta localidad.

Nuevos servicios.

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

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

Calidad de servicio.

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

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

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

Por último, en relación con el sistema integrado de gestión y prácticas de excelencia, comentar que el Club de Excelencia en Gestión, licenciario y promotor del Modelo EFQM en España, en su acto “Evento Sello 1.000+” reconoció en el mes de septiembre a circulación de Adif como la única organización que mantiene vigente desde el año 2000 un sello de excelencia y que ha mejorado progresivamente su nivel de reconocimiento durante estos



diez años. Además, en noviembre a través de la evaluación EFQM realizada en Adif, se confirmó que circulación mantenía su nivel de sello de oro de excelencia empresarial 500+ de la EFQM.

2.4. ESTACIONES DE VIAJEROS

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

Asimismo, en el mes de noviembre fueron presentadas las instalaciones de la nueva estación de alta velocidad "Vialia estación de Albacete Los Llanos", construida bajo el concepto Vialia en el que se conjugan los servicios de explotación ferroviaria con otros usos terciarios y comerciales, convirtiéndose, a su vez, en un foco de dinamización socioeconómica tanto para la ciudad como para su entorno. Por último, se han complementado las nuevas estaciones de Cuenca Fernando Zobel, Requena Utiel y Valencia Joaquín Sorolla, diseñadas con criterios de sostenibilidad, eficiencia energética y medioambiental, con los servicios de venta, información, embarque y los necesarios para satisfacer las necesidades del viajero, estando dotadas de medidas de accesibilidad para personas con movilidad reducida.

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

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

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

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

En línea con la política de responsabilidad social de Adif, con fecha 17 de mayo se firma un Convenio con la Fundación CNSE para la supresión de las barreras de comunicación, la implantación del servicio "Dialoga" para la accesibilidad de la información y la



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

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

En materia de calidad se ha extendido a las estaciones de Vilagarcía de Arousa, Zamora y Ponferrada la certificación de calidad y, en materia de gestión ambiental, se ha obtenido la oportuna certificación en las estaciones de Madrid-Chamartín, Zamora y Ponferrada. Con estas nuevas certificaciones, el número de estaciones certificadas en calidad han pasado a ser 32, mientras que en gestión ambiental se sitúa en 25.

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

2.5. SERVICIOS LOGÍSTICOS

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



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

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

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

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

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

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

2.6. PATRIMONIO Y URBANISMO

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



planeamiento de gestión); estando el planeamiento que afecta a suelos ferroviarios en fase de tramitación en Cartagena (Modificación PGM0) y Murcia (Proyectos de Urbanización y Reparcelación).

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

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

En el ámbito de la gestión urbanística, se ha participado en el seguimiento de los procesos de revisión y modificación del planeamiento general, así como en los del planeamiento de desarrollo de aquellos municipios por los que discurren las redes ferroviarias, formulando propuestas, sugerencias y alegaciones en los casos en los que se ha considerado procedente, con objeto de conseguir la adecuada calificación de los terrenos administrados por el Adif, tanto desde el punto de vista de su idoneidad para el correcto funcionamiento del ferrocarril, como de su integración en el entorno urbano, todo ello de acuerdo con criterios de sostenibilidad económico-social. En cuanto a documentos de información pública del planeamiento, se han efectuado informes y sugerencias a los Planes Generales o modificaciones a los mismos, siendo los más representativos, los correspondientes a los municipios de Alicante, Cádiz, Cartagena, Coruña, Gijón, Jaén, Pontevedra, Santander, Coslada (Madrid), San Fernando (Cádiz), así como a planeamientos de desarrollo en Madrid (APR. 08.03 "Prolongación de la Castellana"), Montmeló y El Prat de Llobregat (Barcelona). También a Planes supramunicipales, tales como las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) de Galicia y el Plan de Ordenación Territorial de Castilla-La Mancha (POT).

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

Por otra parte y dentro de la actividad de gestión del inventario de bienes inmuebles del Adif, se ha continuado el proceso de elaboración del Inventario de las nuevas líneas de alta velocidad de Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Madrid-Valladolid y Córdoba-Málaga. También se ha incorporado al inventario la información relativa a edificios en 37



recintos ferroviarios de las CC.AA. de País Vasco, Madrid, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Aragón, Cataluña, Andalucía y Murcia. En lo que respecta al programa anual de mantenimiento, se han actualizado un total de 520 unidades de inventario, de las cuales 324 corresponden a recintos ferroviarios situados en ciudades.

En relación a los expedientes de fijación de la línea límite de edificación en zonas urbanas concretas, cuyas facultades fueron objeto de delegación a favor del presidente del Adif por Orden FOM 2893/2005, de 14 de septiembre, en el año 2010 se han recibido 44 solicitudes de reducción que han dado lugar a la instrucción de otros tantos expedientes, con lo que los expedientes administrativos de solicitud de reducción de línea límite de edificación en tramitación en 2010 han ascendido a 198, de los que en dicho año se han resuelto 54: habiéndose autorizado la reducción solicitada en 44 expedientes, inadmitido a trámite en 3, desestimado en 3, aceptado el desistimiento de los interesados en 1 caso y declarándose la caducidad del procedimiento en 3 casos.

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

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

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

La Dirección de Urbanismo y Actuaciones Administrativas en 2010 ha tenido como referente, además de las actividades patrimoniales para la producción de suelos o



aprovechamientos, la desafectación de 519.188,26 m² de suelo y de 21.773 m² de aprovechamientos urbanísticos.

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

Como novedad en el presente ejercicio, la enajenación de bienes propios por organismo públicos, exige su previa comunicación a la Dirección General del Patrimonio del Estado y debe formularse con carácter previo a la adopción de compromisos con terceros. Dicha Dirección procederá a su análisis, a efectos de determinar la conveniencia de la incorporación del bien correspondiente al patrimonio de la Administración General del Estado. Transcurridos dos meses sin que se hubiera recibido de dicha Dirección General comunicación alguna al respecto, el organismo podrá proceder a la enajenación propuesta, que una vez formalizada, se notificará a efectos de su constancia en el Inventario General de Bienes y Derechos del Estado. Con el objetivo de cumplir lo dispuesto en el artículo 100 del Real Decreto 1373/2009, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, resumido en el párrafo anterior y principalmente en lo referente al cumplimiento del plazo de los 2 meses, se ha procedido a comunicar a la Dirección General del Patrimonio del Estado todos los bienes Patrimoniales de Adif.

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

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

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



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

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

2.7. TELECOMUNICACIONES Y ENERGÍA

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

- Ampliación de la certificación ISO 9001/2000 que tenía desde 2008 para dos procesos concretos a todos los procesos de las áreas de Telecomunicaciones y Energía, consiguiendo así la certificación ISO 9001/2008.
- Así mismo, en octubre de 2010 se han obtenido 338 puntos en la evaluación EFQM, incrementando en 52 puntos la puntuación obtenida en mayo 2008.
- En el área de seguridad y salud se ha conseguido la certificación conforme al estándar OHSAS 18000 en diciembre de 2010.

Energía

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

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

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



- Participación en grupos de trabajo de CENELEC para el desarrollo de la norma EN50463 para el establecimiento del modelo de datos y protocolo de comunicaciones para la medida embarcada de energía y la facturación a operadores ferroviarios.

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

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

Telecomunicaciones

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

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



3. ACTIVIDAD ECONÓMICA

3.1 INGRESOS Y GASTOS CONSOLIDADOS

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

| CONCEPTO | 2010 | 2009 | Variación | Variación |
|---|-----------------|-----------------|--------------|--------------|
| | (millones €) | (millones €) | (millones €) | (%) |
| Importe neto cifra de negocios | 2.026,1 | 2.011,3 | 14,8 | 0,7 |
| Trabajos efectuados por la empresa para su inmovilizado | 24,2 | 98,4 | -74,2 | -75,4 |
| Otros ingresos de explotación | 635,8 | 649,8 | -14,0 | -2,2 |
| Resultados excepcionales | 193,9 | 69,8 | 124,1 | 177,8 |
| INGRESOS DE EXPLOTACIÓN | 2.880,0 | 2.829,3 | 50,7 | 1,8 |
| Aprovisionamientos | -157,9 | -219,9 | 62,0 | -28,2 |
| Gastos de personal | -715,1 | -726,5 | 11,4 | -1,6 |
| Dotaciones netas para amortización de inmovilizado | -217,4 | -203,6 | -13,8 | 6,8 |
| Variación de la provisión de tráfico | 6,5 | 4,9 | 1,6 | 32,7 |
| Otros gastos de explotación | -1.609,7 | -1.599,5 | -10,2 | 0,6 |
| Resultado por la pérdida de control de participaciones consolidadas | -0,4 | | -0,4 | |
| GASTOS DE EXPLOTACIÓN | -2.694,0 | -2.744,6 | 50,6 | -1,8 |
| RESULTADO DE EXPLOTACIÓN | 186,0 | 84,7 | 101,3 | 119,6 |
| Ingresos financieros | 67,8 | 92,4 | -24,6 | -26,6 |
| Gastos financieros | -121,2 | -111,3 | -9,9 | 8,9 |
| RESULTADOS FINANCIEROS | -53,4 | -18,9 | -34,5 | 182,5 |
| Participación en beneficio de sociedades puestas en equivalencia. | 13,9 | 3,5 | 10,4 | 297,1 |
| Deterioro y rdos. por pérdida de influencia significativa en participaciones puestas en equivalencia. | -0,9 | | -0,9 | |
| RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS | 145,6 | 69,3 | 76,3 | 110,1 |
| Impuesto sobre beneficios | -0,5 | -2,5 | 2,0 | -80,0 |
| RESULTADO DEL EJERCICIO | 145,1 | 66,8 | 78,3 | 117,2 |
| Resultado atribuible a socios externos | -0,6 | -3,5 | 2,9 | -82,9 |
| RESULTADO ATRIBUIBLE A LA SOCIEDAD DOMINANTE | 144,5 | 63,3 | 81,2 | 128,3 |



La aportación de cada sociedad incluida en el perímetro de consolidación a los resultados consolidados, con indicación de la parte que corresponde a los socios externos a 31 de diciembre 2010 se indican en el cuadro adjunto:

| SOCIEDAD | RESULTADO ATRIBUIDO A LA ENTIDAD DOMINANTE | RESULTADOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS |
|---|---|--|
| | (millones de €) | (millones de €) |
| Entidad Dominante: ADIF | 128,6 | |
| Sociedades dependientes: EMFESA | 0,7 | |
| REDALSA, S.A. | 0,7 | 0,6 |
| FIDALIA | 0,6 | |
| Resultado aportado por sociedades puestas en equivalencia | 13,9 | |
| TOTALES | 144,5 | 0,6 |

En relación a Adif, los conceptos y variaciones más significativas respecto del año 2009 se indican a continuación. El resto de entidades se analizan en el apartado 3.7 del presente informe.

En la rúbrica del importe neto de la cifra de negocios se incluyen, además de los cánones ferroviarios regulados por la O.M.FOM/898/2005 y de la tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros, los ingresos por la administración de la red de titularidad del Estado y por inversiones de reposición y mejora en dicha red, conceptos estos últimos que derivan de las aportaciones económicas de la Administración General del Estado que figuran en el contrato programa firmado con Adif. Respecto al año 2009 resaltar el incremento de los ingresos por la administración de la red de titularidad del Estado, si bien con un incremento paralelo de los gastos que ocasionan las actividades de dicha administración. Los ingresos de los cánones ferroviarios son semejantes a los del año anterior al haber entrado en explotación la línea de alta velocidad Madrid-Cuenca-Albacete-Valencia al final del año 2010. La caída general de la actividad económica se ha traducido en una disminución de los ingresos comerciales de alquileres, servicios y otros ingresos de operadores ferroviarios que se incluyen en la rúbrica de otros ingresos de explotación. Por otro lado destaca la cifra de resultados excepcionales por aplicación de la sentencia en firme de la Audiencia Nacional sobre las cuotas del IVA no deducibles soportadas por RENFE (2001 a 2004) y GIF (2001).

Respecto al año 2009 se han incrementado los gastos de personal, en parte por la dotación al fondo para compromisos futuros derivados del Expediente de Regulación de Empleo 2006-2010, y los gastos por amortización del inmovilizado, además del incremento correspondiente a la utilización del criterio de amortización creciente en progresión



geométrica del 3% anual, por el aumento de las inversiones que se han activado en 2010. Por el contrario se ha producido una disminución de otros gastos de explotación consecuencia del plan de austeridad establecido para los gastos externos.

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

3.2 INVERSIONES DE ADIF

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

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

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



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

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

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



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

| EJE FERROVIARIO | ACTIVOS PROPIOS | C. PROGRAMA Y CONVENIOS | TOTAL |
|---|------------------------|--------------------------------|--------------|
| | (millones €) | (millones €) | (millones €) |
| Eje 0. Alta velocidad | 32,7 | 4,3 | 37 |
| Eje 1. Madrid Chamartín-Irún-Hendaya | 24,8 | 68,6 | 93,4 |
| Eje 2. Madrid Chamartín-Zaragoza-Lérida-Barcelona-Cerbere | 23,5 | 276,1 | 299,6 |
| Eje 3. Madrid Chamartín-Valencia-San Vicente de Calders | 38,3 | 74,6 | 112,9 |
| Eje 4. Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz | 27,5 | 209,1 | 236,6 |
| Eje 5. Madrid Atocha-Cáceres-Badajoz | 2,3 | 6,9 | 9,2 |
| Eje 6. Venta de Baños-León-Orense-Vigo | 15,9 | 61,6 | 77,5 |
| Común a varios ejes o no asignable a ejes | 72,5 | 42,2 | 114,7 |
| TOTALES | 237,6 | 743,4 | 981,0 |

Y la distribución por tipo de red:

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



3.3. EJECUCIÓN DEL CONTRATO PROGRAMA AGE-ADIF.

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

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

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

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

Resultados.

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

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



Plan de recursos humanos.

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

Realización de las Inversión Encomendada.

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

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

(*) Incluye 0,25% gestión SEITSA

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

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



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

Indicadores de prestación de servicios.

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

En el cuadro adjunto figuran las previsiones y las cifras reales de estos indicadores para el ejercicio 2010.

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

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



Balance 2007-2010

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

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

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

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

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



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

3.4. PLANES DE INVERSIÓN ESPECIALES

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

Plan de Dinamización de la Economía y el Empleo.

Mediante Resolución de fecha 25 de febrero de 2009, la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento encomendó a Adif la realización de actuaciones de conservación y mejora de seguridad y supresión y protección de pasos a nivel de la red convencional, en aplicación del Real Decreto Ley 8/2009 por el que se crea un fondo especial del Estado para la dinamización de la economía y el empleo. Al final del ejercicio se habían adjudicado contratos de las inversiones encomendadas por importe de 65.146 miles de €, habiéndose realizado el 99%.

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

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

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



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

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

Plan de Modernización de Estaciones.

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

3.5 FINANCIACIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA

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

Periodo de Programación 2000-2006.

a) Fondo de Cohesión.

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



Hasta finales de 2010 se han recibido ayudas del Fondo de Cohesión según el siguiente detalle:

| LÍNEA | COSTE ELEGIBLE | AYUDA CONCEDIDA | % AYUDA | COBROS | % COBROS |
|---------------------------------|----------------|-----------------|--------------|----------------|-------------|
| | (millones €) | (millones €) | | (millones €) | |
| Madrid-Frontera Francesa | 4.691,0 | 3.389,3 | 72,25 | 3.209,3 | 94,7 |
| Madrid-Lleida | 2.923,7 | 2.112,3 | 72,25 | 2.097,9 | 99,3 |
| Lleida-Frontera Francesa | 1.767,3 | 1.277,0 | 72,25 | 1.111,4 | 87,0 |
| Madrid-Valladolid | 1.851,5 | 1.573,8 | 85,0 | 1.318,3 | 83,7 |
| Madrid-Levante | 718,2 | 574,6 | 80,0 | 496,3 | 86,4 |
| TOTALES | 7.260,7 | 5.537,7 | 76,3 | 5.023,9 | 90,7 |

b) Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

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

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

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

Y para la construcción de las líneas de alta velocidad:

| PROGRAMA OPERATIVO | GRAN PROYECTO | COSTE ELEGIBLE | AYUDA | % AYUDA | TOTAL COBROS | % COBR |
|--------------------|------------------------|----------------|----------------|-----------|----------------|-------------|
| ANDALUCÍA | LAV. Córdoba-Málaga | 1.734,2 | 953,8 | 55 | 832,8 | 87,3 |
| ASTURIAS | LAV. León-Asturias | 215,7 | 107,9 | 50 | 94,4 | 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 | 83,5 |
| VALENCIA | LAV. Levante | 198,8 | 99,4 | 50 | 42,3 | 95,0 |
| TOTALES | | 3.158,3 | 1.769,1 | 56 | 1.510,4 | 87,3 |

Millones de euros



c) Fondos RTE

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

Periodo de programación 2007-2013.

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

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

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

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

a) Fondo de Cohesión – FEDER.

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

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

Millones de euros



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

b) FEDER Regionales.

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

c) Fondos RTE

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

3.6 CONTRATACIÓN DE ADIF.

Durante el ejercicio 2010 se procedió a la modificación y adaptación de los procedimientos internos, de sus pliegos y de los sistemas informáticos, a fin de adecuarlos a las novedades y actualizaciones en materia de contratación, entre otros, a la entrada en vigor de la Ley 15/2010, de 5 de julio, de modificación de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales; y de la Ley 34/2010, de 5 de agosto, de modificación de las Leyes 30/2007, de 30 de octubre (LCSP), 31/2007, de 30 de octubre (LCSE), y 29/1998 (LJCA), para su adaptación a la normativa comunitaria, reguladora de los recursos en materia de contratación; así como a recoger diversas mejoras en su contenido y desarrollo. La adaptación normativa se ha realizado con la antelación suficiente para evitar que la incorporación a la normativa interna de los cambios legislativos supusiera una ralentización del ritmo de licitaciones y adjudicaciones de la entidad.

De otro lado, con fecha 29 de marzo de 2010, tuvo lugar la apertura del nuevo sistema de contratación en SAP, en el que desde entonces se realiza toda la gestión relacionada con los expedientes de contratación.



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

Cuadro resumen de licitaciones 2010:

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

Cuadro resumen de adjudicaciones 2010:

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

Cuadro resumen de licitaciones 2010 por procedimiento:

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



3.7 PARTICIPACIONES DE ADIF

A 31 de diciembre de 2010, Adif tenía participaciones directas en 59 entidades, siendo la participación superior al 50% en 4 de ellas. Asimismo, a través de las sociedades filiales, aquellas con una participación superior al 50%, se tiene participación indirecta en otras 10. Estas entidades tienen forma jurídica diversa: sociedades anónimas, fundaciones, consorcios urbanísticos, etc.; con actuaciones en diferentes sectores de actividad: consultoría, industriales de transformación, construcciones, comerciales, etc. y cuyo objeto social o finalidad son diversos.

Sociedades filiales.

El capital social de las sociedades con participación mayoritaria de Adif asciende a 35,3 millones de € y los fondos propios a 136,3 millones de €. En conjunto, durante el ejercicio 2010, se obtuvo un importe neto de la cifra de negocios de 303,3 millones de €, y un beneficio global después de impuestos de 20,5 millones de €.

En los cuadros siguientes se detallan estos importes:

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

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

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

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



Sociedades inmobiliarias.

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

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

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

(1) Datos de 2009

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

(1) Datos de 2009



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

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

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

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

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

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

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

Sociedades relacionadas con estaciones de viajeros y terminales de mercancías.

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



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

| SOCIEDAD | PARTICIP. | CAPITAL | FONDOS PROPIOS |
|----------------|-----------|--------------|----------------|
| | (%) | (millones €) | (millones €) |
| NECSA | 40,0 | 36,3 | 38,9 |
| NEFSA | 40,0 | 0,3 | 0,4 |
| EUSKOMODAL | 1,2 | 0,1 | 0,1 |
| SLISA | 40,3 | 0,9 | 1,8 |
| TOTALES | | 37,6 | 41,2 |

Durante el ejercicio 2010 el importe de la cifra de negocios conjunta ha ascendido a 18,4 millones de €. El cómputo total de la cuenta de resultados arroja unas pérdidas de 0,2 millones de €. Con fecha 30/12/2010 la participación de Adif en la Sociedad Áreas Comerciales fue enajenada.

Otras participaciones.

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

4. OTRAS ACTUACIONES DE GESTIÓN

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

I+D+i

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

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

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



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

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

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

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



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

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

Eficiencia energética

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

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

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

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



4.2. SEGURIDAD

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

Seguridad en la circulación

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

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

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

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

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

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



Prevención de riesgos laborales

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

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

Protección civil y seguridad

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

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



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

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

4.3. CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE.

Sistemas de gestión de calidad

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

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

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



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

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

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

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

Calidad en obras

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



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

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

Medio Ambiente

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

Por ello, para cada actuación de este tipo se elabora el estudio de impacto ambiental que, tras someterse al trámite de información pública y formulación de alegaciones, da lugar a la declaración de impacto ambiental (DIA) que emite y publica el órgano ambiental competente, y donde se requieren una serie de medidas preventivas y correctoras, y pautas para el plan de vigilancia ambiental.

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



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

El Estatuto de Adif establece que, en los supuestos en los que la aprobación de los proyectos corresponda a la entidad, ésta ostentará las facultades de supervisión y, en su caso, de certificación del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental de los mismos. El sistema de aseguramiento del cumplimiento de la DIA con el que se dota Adif, se apoya en las instrucciones y recomendaciones para la redacción de proyectos de plataforma, y en el pliego de prescripciones técnicas, velando por el cumplimiento de la normativa ambiental de aplicación. Por otro lado, por criterios de independencia el anejo de integración ambiental es supervisado por un órgano independiente al que redacta. En el año 2010 se han emitido 413 informes de revisión ambiental correspondientes a 76 proyectos (21 proyectos básicos de plataforma, 52 proyectos de construcción de plataforma, y 3 proyectos de protecciones acústicas). También se han emitido, a petición de la Secretaría General y del Consejo de Adif, 11 informes de observaciones a nuevos textos normativos de índole ambiental.

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

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



4.4. RECURSOS HUMANOS.

4.4.1. ADIF.

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 Adif tiene necesidad, sustituyendo a los trabajadores prejubilados y rejuveneciendo la plantilla. Siguiendo las necesidades de las diferentes áreas de la empresa en 2010 se aprobaron 10 plazas.

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

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

Desarrollo directivo

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

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

Un punto importante es la transmisión de conocimiento a los directivos que serán protagonistas del relevo y esto se lleva a cabo mediante el Proyecto Mentor que apoya el desarrollo del talento donde participan los mentores (personas con mucha experiencia) y los mentorizados (personas con potencial). Desde su inicio este proyecto ha acogido a 127 mentores (directores y gerentes) y 247 mentorizados (jefes y jefes de gabinete).



Otros temas

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

Formación. Durante 2010 se han impartido en Adif 685.450 horas de formación, mejorando un 6,2 el objetivo previsto para el año. Así, han sido 49 las horas de formación por trabajador alcanzadas cuando la previsión era de 46. Las áreas en las que se ha efectuado la formación han sido seguridad en la circulación, infraestructura, salud y prevención, protección civil, gestión y habilidades, calidad y medio ambiente.

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

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

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

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

Preparación del proceso de elecciones sindicales 2011. El 27 de diciembre se firma por unanimidad entre la Dirección de Adif y los sindicatos que componen el Comité General el "Acuerdo de Elecciones Sindicales" que regulará de forma ordenada los aspectos técnicos



de todo el proceso. Los preavisos para celebración de elecciones se presentaron el 1 de diciembre. La constitución de las mesas fue el 20 de enero y la votación se celebra el 1 de marzo.

Certificación ISO 9001:2008 del área de recursos humanos. En el año 2009, se inicio el proceso de certificación del Sistema de Calidad del área de RRHH, conforme a la norma ISO 9001:2008 para los procesos de formación e ingreso de personal. Durante el año 2010 se ha procedido a la ampliación de la certificación al resto de los procesos claves del área de recursos humanos (administración de personal, selección interna, formación externa, desarrollo, relaciones laborales y comunicación interna), completándose así todo el sistema de calidad del área, lo que ha ayudado a la obtención de la certificación global de Adif (Proyecto Certadif).

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

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

| ÁREAS DE GESTIÓN | EFFECTIVOS |
|--|-------------------|
| Presidencia | 16 |
| D.G. de Seguridad, Organización, y RR.HH. | 577 |
| D.G. Económica Financiera y de Control | 574 |
| D.G. Desarrollo Estratégico y Relaciones Internacionales | 52 |
| D.G. de Explotación de la Infraestructura | 3.470 |
| D.G. de Operaciones e Ingeniería | 8.533 |
| D.G. de Grandes Proyectos de Alta Velocidad | 258 |
| Dirección de Comunicación y Relaciones Exteriores | 63 |
| Secretaría General y del Consejo | 43 |
| Otros | 175 |
| TOTALES | 13.761 |

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



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

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

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

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

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



4.4.2. RESTO DE SOCIEDADES DEL GRUPO

Las existencias de personal de las cinco sociedades filiales más relevantes a 31 de diciembre de 2010 se sitúan en 3.495 empleados, de los que el 66,4% son fijos y el 33,6% eventuales. En 2010 se ha producido un aumento en el total de empleados de 95 personas, habiendo descendido el número de trabajadores eventuales e incrementado en mayor medida el de fijos.

El detalle de dichas plantillas y su evolución respecto al año 2009, se muestra en la tabla siguiente:

| PLANTILLA Nº de personas | A 31-12-2010 | % | A 31-12-2009 | % | VARIACIONES 2010-2009 |
|-----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------------|
| COMFERSA | 206 | 5,9 | 154 | 4,5 | 52 |
| FIDALIA | 6 | 0,2 | 0 | 0,0 | 6 |
| INECO (*) | 3.182 | 91,0 | 3.126 | 91,9 | 56 |
| EMFESA | 25 | 0,7 | 30 | 0,9 | -5 |
| REDALSA | 76 | 2,2 | 90 | 2,7 | -14 |
| TOTALES | 3.495 | 100,0 | 3.400 | 100,0 | 95 |
| FIJOS | 2.322 | 66,4 | 1.707 | 50,2 | 615 |
| EVENTUALES | 1.173 | 33,6 | 1.693 | 49,8 | -520 |

(*) Los datos de personal de Ineco de 2009 se han obtenido como la suma de Ineco y Tifsa

4.5. CONVENIOS Y ACUERDOS CON RENFE OPERADORA

La finalidad de los convenios es asegurar la continuidad en la prestación de los servicios considerados imprescindibles desde el punto de vista empresarial y que, hasta la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, se proporcionaban en el seno de una única empresa, Renfe. La elaboración de estos convenios se enmarca, además, dentro de la política de la Unión Europea de alcanzar niveles de calidad estratégicos, en aras de la búsqueda de la competitividad del ferrocarril y de la potenciación de los tráficos, tanto de mercancías como de viajeros, dentro de un sistema liberalizado de transporte ferroviario.

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

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

Para la regulación y gestión de los servicios en las estaciones de viajeros, se han suscrito tres convenios: uno de ellos abarca a las denominadas "Estaciones multioperador";



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

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

4.6. OTROS CONVENIOS Y ACUERDOS DE COLABORACIÓN

La actividad de Adif está imbricada en el desarrollo urbano y afecta a la calidad de vida de los ciudadanos. Es por ello que la integración del ferrocarril en las ciudades debe realizarse en coordinación con las distintas administraciones afectadas, de modo que desde la fase de diseño se integre la infraestructura en la ordenación urbana y se minimice el efecto barrera y las molestias que se puedan ocasionar. En ese sentido se han formalizado, durante 2010 y a modo de resumen, convenios urbanísticos-ferroviarios con la Comunidad Foral de Navarra, Diputación del Gobierno de Aragón, Junta de Castilla y León, Xunta de Galicia, Generalitat de Catalunya, Comunidad Autónoma de Cantabria, Junta de Andalucía, y los ayuntamientos de Seva, Almería, Segovia, Vitoria, Puerto Real, Camarles, Algeciras, Huelva, Lugo, Palencia, Toledo, Santander, Camargo, Donostia-San Sebastián, Montmeló, Villamanín de la Tercia, Venta de Baños y Málaga. Además se han desarrollado los acuerdos marco preexistentes con las ciudades de Palencia, Murcia y Cartagena. Así mismo se han suscrito acuerdos y adendas para dar continuidad a los distintos convenios suscritos



anteriormente con "Red ferroviaria Vasca Euskal-Trenbide Sarea" y la "Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre" (SEITSA).

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

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

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

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

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

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



5. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE ADIF A 31 DE DICIEMBRE DE 2010

Consejo de Administración

PRESIDENTE:

D. Antonio González Marín.

VOCALES:

D^a. Mercedes Caballero Fernández

D. Juan Carlos Cáceres Díez

D. Félix Díaz Martínez

D. Francisco Espinosa Gaitán

D. Carlos María Juárez Colera

D. Juan Ángel Mairal Lacomá

D. Miguel Miaja Fol

D^a. María del Carmen Picón Cabrera

D^a. Mercedes Rodríguez Arranz

D. Javier Hurtado Domínguez

SECRETARIA:

D^a. María Rosa Sanz Cerezo

Madrid, 13 de julio de 2011

EL PRESIDENTE

Fdo.: Antonio González Marín