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 y Sociedades Dependientes

Informe de Auditoría de Cuentas Consolidadas

Ejercicio 2006

(Intervención Delegada)

ÍNDICE

1. Introducción 2

2. Objetivo y alcance del trabajo 2

3. Resultados del trabajo 3

4. Opinión 5

5. Concordancia del Informe de Gestión consolidado 5

ANEXOS

ANEXO A: Cuentas anuales consolidadas al 31 de diciembre de 2006

ANEXO B: Informe de Gestión

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 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 Adif o la Entidad Dominante) el 18 de julio de 2007 y fueron puestas a disposición de esta Intervención Delegada el día 19 de julio.

El trabajo de auditoría 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. 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.

El trabajo de Auditoría ha sido realizado de acuerdo con las Normas de Auditoría del Sector Público.

2. Objetivo y alcance del trabajo

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 y de los resultados consolidados de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y Sociedades Dependientes (el Grupo) 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 2006, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

Nuestro trabajo no ha incluido la realización de la auditoría de las cuentas anuales de las sociedades dependientes y asociadas de Adif, que figuran en el Anexo I de la memoria y que han sido auditadas por firmas privadas de auditoría.

De acuerdo con la legislación vigente se presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación consolidado y de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, además de las cifras del ejercicio 2006, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2006.

En el desarrollo de nuestro trabajo se han producido las limitaciones en la aplicación de las normas y procedimientos de auditoría descritas en los apartados 3.1 y 3.2 de Resultados del trabajo.

3. Resultados del trabajo

Durante el desarrollo de nuestro trabajo se han puesto de manifiesto los siguientes hechos y circunstancias que podrían afectar a la imagen fiel de las cuentas anuales consolidadas examinadas:

Limitaciones al alcance

3.1 Como se explica en la nota 6 (c) de la memoria consolidada adjunta, durante los ejercicios 2005 y 2006 la Entidad Dominante ha realizado ciertas obras de reposición y mejora en las infraestructuras ferroviarias integradas en la red de interés general de titularidad del Estado, reconociendo en el balance de situación consolidado un derecho de cobro con la Administración General del Estado (AGE) por los importes invertidos en las mencionadas obras. El Contrato – Programa 2007 -2010, de fecha 16 de febrero de 2007, firmado entre la AGE y Adif, recoge en su cláusula 10, que la AGE realizará una aportación a Adif de 895.567 miles de euros, IVA incluido, con objeto de dar cobertura

presupuestaria a las mencionadas obras de reposición y mejora, una vez que se haya procedido a su liquidación conforme al procedimiento establecido en el propio Contrato–Programa. Según dicho procedimiento, la propuesta de liquidación debe ser aprobada por la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa, que la remitirá a la IGAE para que realice el oportuno informe de control, requisitos estos necesarios para que pueda determinarse la cantidad exacta a liquidar y pagar.

Con fecha 19 de julio la Comisión de Seguimiento ha aprobado una propuesta de liquidación que deberá ser remitida a la Intervención General de la Administración del Estado, para la emisión del informe de control financiero previsto en la cláusula 13 del Contrato-Programa, por lo que el procedimiento de liquidación mencionado en el párrafo anterior se encuentra pendiente de ejecución. En estas circunstancias, no nos es posible concluir sobre la exactitud de la cuenta a cobrar al Estado por este concepto recogida en el balance de situación consolidado adjunto al 31 de diciembre de 2006 que, una vez descontadas ciertas cantidades ya cobradas de otros organismos, asciende a 586.227 y 172.999 miles de euros a corto y largo plazo, respectivamente.

3.2 De acuerdo con los principios y criterios contables aplicables a la Entidad Dominante, los bienes de dominio público y del Patrimonio del Estado que le fueron adscritos en ejercicios anteriores, así como el inmovilizado que fue construido para Adif por el Ministerio de Fomento, se darán de alta en el inmovilizado material como patrimonio recibido en adscripción.

Al 31 de diciembre de 2006 la Entidad Dominante continúa con el proceso de valoración de los terrenos que a dicha fecha aún no tiene registrados contablemente en su inmovilizado material, sobre los que se ubican los recintos ferroviarios y los correspondientes a la línea que tiene adscrita por la Ley del Sector Ferroviario, por lo que no conocemos el efecto que sobre las cuentas anuales consolidadas adjuntas del ejercicio 2006 tendría su registro contable.

4. Opinión

En nuestra opinión, basada en nuestra auditoría y en los informes de auditoría disponibles de las sociedades dependientes y asociadas que se identifican en el Anexo I de la memoria de las cuentas anuales consolidadas adjunta, excepto por las limitaciones al alcance de nuestro trabajo descritas en los apartados 3.1 y 3.2 de Resultados del trabajo, las cuentas anuales consolidadas de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y Sociedades Dependientes correspondientes al ejercicio 2006, representan en todos los aspectos significativos la imagen fiel del patrimonio consolidado, de la situación financiera consolidada y de los resultados consolidados del Grupo y contienen la información necesaria para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con las normas y principios contables que son de aplicación.

5. Concordancia del Informe de Gestión consolidado

De acuerdo con la normativa de aplicación, el Grupo tiene que elaborar un Informe de Gestión consolidado que contiene las explicaciones que se consideren oportunas respecto a la situación y evolución de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y sus Sociedades Dependientes y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas. Nuestro trabajo se ha limitado a verificar que el mismo se ha elaborado de acuerdo con su normativa reguladora y que la información contable que contiene concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas auditadas.

Madrid, 20 de julio de 2007

EL INTERVENTOR DELEGADO,
P.S.

Fdo.: Álvaro Casillas Pérez

adif

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Cuentas anuales consolidadas al 31 de diciembre de 2006

adif

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
BALANCES DE SITUACIÓN CONSOLIDADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2006 Y 2005
(Expresados en Miles de Euros)

ACTIVO	2006	2005 (*)
Inmovilizado	**18.038.686**	**15.350.280**
Gastos de establecimiento (nota 4 (d))	2.803	1.447
Inmovilizaciones inmateriales (nota 5)	37.344	42.570
Inmovilizaciones materiales (nota 5)	16.799.231	14.428.025
Inmovilizaciones financieras (nota 6)	1.173.240	841.421
Deudores por operaciones a largo plazo (nota 6 (b))	26.068	36.817
Fondo de comercio de consolidación (nota 7)	**205**	**220**
Gastos a distribuir en varios ejercicios (nota 4 (h))	**1.275**	**1.657**
Activo Circulante	**6.606.775**	**4.745.257**
Existencias	67.759	45.395
Deudores (nota 8)	2.996.749	606.614
Deudores empresas del grupo y asociadas	67.616	107.838
Inversiones financieras temporales (nota 9)	3.230.758	3.468.905
Tesorería	243.725	510.170
Ajustes por periodificación	168	6.335
Total Activo	**24.646.941**	**20.097.414**

PASIVO	2006	2005 (*)
Fondos Propios (nota 10)	**12.671.456**	**10.917.639**
Aportación Patrimonial	12.591.665	11.742.197
Reservas de la Entidad Dominante	282.233	272.888
Reservas en sociedades consolidadas por integración global	(1.638)	-
Reservas en sociedades puestas en equivalencia	2.085	-
Resultados negativos ejercicios anteriores	(110.682)	(996.577)
Beneficios atribuibles a la sociedad dominante	(92.207)	(100.869)
Socios externos (nota 11)	**16.265**	**15.067**
Ingresos a distribuir en varios ejercicios (nota 12)	**6.927.108**	**4.977.642**
Provisiones para riesgos y gastos (nota 13)	**160.720**	**74.973**
Acreedores a largo plazo	**3.043.568**	**2.117.466**
Entidades de crédito (nota 14)	3.028.111	2.099.800
Otros Acreedores	13.568	15.777
Desembolsos pendientes sobre acciones no exigidas	1.889	1.889
Acreedores a corto plazo	**1.827.824**	**1.994.629**
Entidades de crédito (nota 14)	81.919	102.508
Acreedores Comerciales	352.954	335.380
Deudas con empresas del grupo	13.426	9.837
Otras deudas no comerciales (nota 15)	1.332.882	1.519.307
Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo (nota 13)	44.540	25.725
Ajustes por periodificación	2.103	1.872
Total Pasivo	**24.646.941**	**20.097.414**

La memoria adjunta forman parte integrante de las cuentas anuales consolidadas de 2006
(*) Las cifras de 2005 no se encuentran auditadas

adif

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS CORRESPONDIENTES A LOS EJERCICIOS ANUALES TERMINADOS
EL 31 DE DICIEMBRE DE 2006 Y 2005
(Expresadas en Miles de Euros)

GASTOS	2006	2005 (*)
Aprovisionamientos	194.003	179.609
Gastos de personal (nota 20)	659.971	586.317
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado (notas 4 (d), (h) y 5)	151.298	131.083
Variación de las provisiones de tráfico	(984)	11.917
Otros gastos de explotación (nota 21)	940.932	1.075.915
Beneficios de explotación	**-**	**-**
Gastos financieros y gastos asimilados (nota 22)	87.336	45.085
Diferencias negativas de cambio	-	183
Resultados financieros positivos	**18.044**	**26.643**
Amortización fondo de comercio (nota 7)	15	15
Beneficios de las actividades ordinarias	**-**	**-**
Gastos extraordinarios	29.328	7.478
Variación provisiones de cartera de valores y riesgos	10.086	9.128
Pérdidas procedentes del inmovilizado	1.817	442
Gastos de ejercicios anteriores	15.390	3.348
Resultados extraordinarios positivos (nota 23)	**8.736**	**19.184**
Beneficios antes de impuestos	**-**	**-**
Impuesto sobre sociedades (nota 16 (a))	5.111	343
Beneficios netos antes de minoritarios	**-**	**-**
Resultados minoritarios (notas 10 y 11)	3.593	2.927
Resultado del ejercicio – Beneficios	**-**	**-**

INGRESOS	2006	2005 (*)
Importe neto de la cifra de negocios (nota 17)	1.185.611	1.252.833
Trabajos realizados para el inmovilizado	35.187	31.220
Otros ingresos de explotación (nota 18)	606.467	544.226
Pérdida de explotación	**117.955**	**156.562**
Ingresos de participaciones en capital	122	-
Intereses e ingresos asimilados (nota 19)	104.307	71.903
Diferencias positivas de cambio	951	8
Resultados financieros negativos	**-**	**-**
Resultados puestos en equivalencia (nota 6)	7.687	13.151
Perdidas de las actividades ordinarias	**92.239**	**116.783**
Subvenciones de capital traspasadas a resultados (nota 12)	33.920	22.345
Ingresos extraordinarios	3.708	4.679
Ingresos y beneficios de otros ejercicios	27.729	12.556
Pérdidas antes de impuestos	**83.503**	**97.599**
Pérdidas netas antes de minoritarios	**88.614**	**97.942**
Resultado del ejercicio – Pérdidas	**92.207**	**100.869**

La memoria adjunta forman parte integrante de las cuentas anuales consolidadas de 2006
(*) Las cifras de 2005 no se encuentran auditadas

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

MEMORIA DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2006 (Expresada en Miles de Euros)

1. Actividad de la Entidad y sociedades dependientes, entorno Jurídico-Legal

La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, ADIF, la Entidad, o la Entidad Dominante) 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.

Asimismo, la Entidad es cabecera de un grupo compuesto por varias sociedades (en adelante el Grupo) 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. Igualmente, la Entidad participa como accionista minoritario en ciertas entidades con actividades diversas las cuales son objeto de consolidación por el método de puesta en equivalencia.

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 5)
- 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 y de 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 Secretaria 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 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, sean de titularidad de la entidad pública empresarial GIF o que estén adscritos a la misma.

  b) Los bienes y derechos que, en la fecha de entrada en vigor de la citada Ley, sean patrimoniales de RENFE, salvo aquellos que el Ministerio de Fomento determine, mediante orden, 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, estén 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, 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) Aportaciones del Estado

La Ley 30/2005, de 29 de diciembre, que aprueba los Presupuestos Generales del Estado (en adelante, PGE) para el año 2006, incluye una consignación de crédito a favor de ADIF por importe de 1.850.477 miles de euros, que se ha registrado contablemente como aportación patrimonial en los fondos propios de la Entidad.

Asimismo, la Ley 42/2006, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2007, establece una consignación de crédito a favor de ADIF y en concepto de aportación patrimonial por un total de 1.204.000 miles de euros.

(c) Convenio para la gestión y el mantenimiento de la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado

En desarrollo de la encomienda de administración de la Red de Titularidad del Estado establecida en la disposición adicional cuarta del Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de ADIF, esta entidad pública empresarial, el Ministerio de Economía y Hacienda y el Ministerio de Fomento suscribieron un convenio para la gestión y el mantenimiento de la mencionada Red Ferroviaria de Titularidad del Estado con fecha 28 de febrero de 2006 y efectos para el período 1 de enero a 31 de diciembre de 2006.

Las principales estipulaciones del referido Convenio se resumen a continuación:

- ADIF se compromete a realizar el mantenimiento y explotación de la red de infraestructuras ferroviarias de Titularidad del Estado, así como la gestión de sus sistemas de control, de circulación y de seguridad.

- El Estado efectuará una aportación económica máxima al ADIF, como contraprestación por los servicios anteriores, de 635.395 miles de euros IVA incluido,(véase nota 17).

- La citada contraprestación será abonada a la presentación por ADIF de las correspondientes facturas y por los importes debidamente certificados, que incluirán los gastos en que incurran para su prestación las Unidades de Negocio de Mantenimiento de Infraestructura y Circulación y la Dirección de Seguridad en la Circulación en concepto de gastos de personal, suministros, servicios externos, así como la parte correspondiente de gastos corporativos.

(d) Contrato – Programa

Con fecha 16 de febrero de 2007, los Ministerios de Economía y Hacienda y Fomento y ADIF suscribieron el Contrato – Programa para el período 2007 – 2010, cuyos principales compromisos se resumen a continuación:

- 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.

- 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 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 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)

  - 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:

	(Miles de Euros)					
	Cierre 2005	**Previsión 2006**	**Contrato Programa 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:

	31/12/2007	31/12/2010
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 gestion 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

Las aportaciones para inversiones en la Red de Titularidad 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 correspondientes a este concepto, se comprometerán en el ejercicio presupuestario en el que se establezcan las correspondientes consignaciones. Con carácter previo 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. En los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2007 se ha consignado un importe total de 680.024 miles de euros, IVA incluido para la Red Convencional del Estado. Se ha consignado igualmente un total de 269.977 miles de euros, IVA incluido por el capítulo relativo al tramo Ourense-Santiago, que está previsto se integre en la Red de Titularidad del Estado (véase nota 5(b))

- Para la financiación de la red ferroviaria de titularidad de ADIF está prevista la siguiente programación de aportaciones patrimoniales del Estado para el período 2007- 2010, que se completa con la previsión de autorizaciones de endeudamiento incluidas, también, en el cuadro que se muestra a continuación:

	Miles de euros			
	2007	**2008**	**2009**	**2010**
Aportaciones patrimoniales	1.204.000	1.352.277	352.587	500.000
Endeudamiento	704.723	700.000	300.000	800.000

- También asume la AGE la obligación de abonar en el ejercicio 2008 los derechos de cobro correspondientes a la liquidación de las aportaciones del Estado a RENFE durante el período 2001 – 2004 por importe de 132.939 miles de euros (véase apartado (e) siguiente y nota 6 (c)) y a la liquidación del intercambio de activos entre el Estado y RENFE efectuado en el ejercicio 2004 como consecuencia de la LSF y del Real Decreto Ley 7/2004 de 27 de septiembre, cuyo importe asciende a 91.931 miles de euros.(véase nota 6 (c))

- 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, en base a la propuesta presentada por ADIF una vez sometida al informe de auditoria de la Intervención General 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.

- ✓ 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.

- A la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales Consolidadas está pendiente de constituirse la citada Comisión de Seguimiento, no habiéndose emitido el informe de liquidación correspondiente a las inversiones para la Red de Titularidad del Estado para los ejercicios 2005 y 2006. La Entidad Dominante estima que de la mencionada liquidación no se podrán de manifiesto diferencias significativas respecto a las cifras consideradas en estas Cuentas Anuales Consolidadas.

- 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 AE consignadas en los respectivos Presupuestos Generales del Estado.

(e) <u>Liquidación de las aportaciones del Estado a RENFE durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2001 y el 31 de diciembre de 2004.</u>

Mediante la Orden PRE/676/2006, de 6 de marzo, el Ministro de la Presidencia ha determinado, en cumplimiento de la disposición adicional novena del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el cual se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, los criterios para la liquidación de las aportaciones del Estado a RENFE durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2001 y el 31 de diciembre de 2004.

En aplicación de los citados criterios, y con fecha 17 de mayo de 2006, ADIF y Renfe-Operadora remitieron al Ministerio de Fomento la propuesta de liquidación de las aportaciones del Estado a RENFE para el periodo 2001-2004, de la cual resulta un derecho de cobro a favor de ADIF frente al Estado por importe de 132.939 miles de euros. (véase nota 6(c))

Con fecha 19 de julio de 2006, la Intervención General de la Administración del Estado ha emitido su informe de control financiero sobre la liquidación de las aportaciones del Estado a RENFE en el periodo 2001-2004, dando su conformidad a la propuesta de liquidación formulada por ADIF y Renfe-Operadora.

(f) Asignación de bienes, derechos y obligaciones de RENFE a la entidad pública empresarial Renfe-Operadora

De acuerdo con lo descrito en los apartados anteriores de esta nota 1, según lo establecido en la LSF, con fecha 1 de enero de 2005, se ha llevado a cabo la reordenación del sector público ferroviario mediante el siguiente proceso:

- RENFE ha pasado a denominarse ADIF.
- El GIF se ha extinguido, subrogándose ADIF en todos sus derechos y obligaciones, así como en los bienes de dominio público o patrimoniales adscritos o pertenecientes a dicha entidad.
- Se ha creado la entidad pública empresarial Renfe-Operadora, por segregación de la rama de actividad de servicios de transporte ferroviario.

De acuerdo con la disposición adicional tercera de la LSF, la nueva entidad Renfe-Operadora ha integrado en su plantilla al personal de RENFE vinculado con la prestación del servicio de transporte, así como aquel que es necesario para su puesta en marcha y funcionamiento. El resto del personal de RENFE se ha mantenido en la plantilla de ADIF.

Asimismo, en las disposiciones primera y tercera de la LSF, se establece que mediante Orden Ministerial de Fomento se determinarán los bienes muebles e inmuebles que, habiendo pertenecido o estado adscritos a la RENFE deben pertenecer a Renfe-Operadora por ser necesarios para la prestación del servicio de transporte o considerarse convenientes para garantizar su equilibrio financiero, así como el importe y el detalle de la deuda contraída por RENFE para la adquisición, el mantenimiento y funcionamiento del material rodante y cualesquiera otros servicios relacionados con éste, que será asumida por Renfe-Operadora.

Con fecha 19 de septiembre de 2006, y en desarrollo de las citadas disposiciones de la LSF, el Ministerio de Fomento ha dictado la Orden Ministerial 2909/2006 en la cual se determinan los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a Renfe Operadora.

Como consecuencia de este proceso de reordenación del sector público ferroviario en el Balance de Situación a 1 de enero de 2005 de ADIF se registró un incremento del activo por importe de 13.514.701 miles de euros, así como un incremento del pasivo y del patrimonio por importe de 5.568.388 y 7.946.313, miles de euros, respectivamente, procedentes del GIF. En el mismo proceso, por la segregación a Renfe-Operadora, se registró una disminución del activo del pasivo y del patrimonio por importes de 3.227.970, 2.048.543 y 1.179.427 miles de euros, respectivamente. En ambos casos los activos y pasivos fueron valorados por el valor neto contable por el que estaban registrados en las Cuentas Anuales de GIF y RENFE a 31 de diciembre de 2004, según lo dispuesto en la referida Orden Ministerial.

(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.

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.

En el ejercicio 2006 los importes devengados por cada uno de estos cánones, que se presentan en el epígrafe Importe neto de la cifra de negocios de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada adjunta (véase nota 17 (a)), han sido los siguientes:

	Miles de euros
Utilización de líneas de la Red de Interés General	105.317
Utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias	55.871
Total	161.188

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 ingresará en el patrimonio de ADIF. El importe devengado

en el ejercicio 2006 por esta tasa asciende a 13.352 miles de euros y se presenta como un ingreso en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada (véase nota 17).

2. Perímetro de consolidación

En las presentes cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2006, se han incluido, de acuerdo con los métodos de integración aplicables en cada caso, todas aquellas sociedades pertenecientes al grupo, de acuerdo con el contenido del artículo 42 del Código de Comercio.

El Anexo I incluye el detalle de las sociedades que componen el perímetro de consolidación.

3. Bases de presentación

a) Imagen fiel

Estas cuentas anuales consolidadas se han preparado a partir de los registros contables de la Entidad ADIF, que presenta sus cuentas anuales de acuerdo con los principios y criterios contables fijados por la Intervención General de la Administración del Estado (en adelante IGAE) promulgados con fecha 30 de diciembre de 1992 y aplicables a ADIF desde el 1 de enero de 1993, que constituyen el desarrollo para la Entidad de los principios contables establecidos en el Plan General de Contabilidad (PGC) y los de las sociedades consolidadas preparadas de acuerdo con los principios contables establecidos en el PGC, e incluyen los ajustes y reclasificaciones necesarios para la homogeneización temporal y valorativa con la Entidad dominante, ADIF. Estas cuentas anuales consolidadas se presentan de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 1815/1991 por el que se aprueban las normas para la formulación de cuentas anuales consolidadas, con objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio consolidado, de la situación financiera consolidada al 31 de diciembre de 2006 y de los resultados del Grupo consolidado durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha.

La Ley General Presupuestaria (LGP) atribuye a la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), determinadas funciones directivas relativas a la contabilidad de las entidades a que se hace referencia en el apartado 3 del artículo 121 de la LGP, entre las cuales se encuentra ADIF. La IGAE, a través de la Subdirección de Planificación y Dirección de la Contabilidad, ha comunicado su criterio acerca del modo en que deben registrarse en la contabilidad de la Entidad, tanto los activos y pasivos que han pasado a ADIF provenientes del extinto GIF, como la segregación de activos y pasivos de la rama de actividad de servicios de transporte que ha pasado de ADIF a Renfe-Operadora o la cesión de uso y los derechos de reposición de determinados espacios de ADIF a favor de Renfe-Operadora. En estos casos su contabilización se ha realizado por sus valores contables o de coste y utilizando la cuenta de patrimonio como contrapartida

del valor contable neto de los activos y pasivos.

b) Principios de consolidación

Estas cuentas anuales consolidadas se han elaborado mediante la aplicación del método de integración global para las sociedades dependientes (sociedades con porcentajes de participación superiores al 50%). Las participaciones en sociedades asociadas (sociedades con porcentajes de participación comprendidos entre el 20% y el 50%) se han valorado aplicando el procedimiento de puesta en equivalencia.

Las cuentas anuales de las sociedades del Grupo utilizadas en el proceso de consolidación son, en todos los casos, las correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2006.

El valor de la participación de terceros en el patrimonio neto y en los resultados de las sociedades dependientes consolidadas se recoge en el epígrafe de Socios externos de los balances de situación consolidados adjuntos y en Beneficio *(Pérdida)* atribuido a socios externos de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas, respectivamente.

Debido a que la fecha de primera consolidación es posterior a la fecha de adquisición de las participaciones en sociedades consolidadas y puestas en equivalencia, las diferencias entre el coste de adquisición de dichas participaciones y su valor teórico contable en la fecha de primera consolidación se reflejan en el balance de situación consolidado como "Reservas de la Entidad dominante".

Asimismo, se han excluido del perímetro de consolidación los consorcios en los que participa la Entidad, debido a que al momento de la formulación de las presentes cuentas anuales consolidadas ADIF no disponía de información suficiente para la incorporación de las mismas. No obstante, la Dirección de la Entidad considera que en caso de haber sido consolidados supondrían un efecto muy poco significativo sobre las cuentas anuales consolidadas del Grupo.

c) Comparación de la información

Como requiere la normativa vigente, la Dirección de la Entidad presenta, a efectos comparativos, para cada una de las cifras del balance de situación consolidado y de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, además de las cifras del ejercicio 2006, las correspondientes al ejercicio anterior. Estas cifras comparativas consolidadas han sido preparadas por la Entidad en cumplimiento de la disposición adicional única de la Orden Ministerial de 12 de diciembre de 2000, por la que se regula la elaboración de la Cuenta General del Estado, en la nueva redacción establecida por la Orden EHA/553/2005, de 25 de febrero que obliga a las Entidades Públicas Empresariales a preparar y formular cuentas anuales consolidadas desde el ejercicio 2005. Las mencionadas cifras comparativas del ejercicio 2005, han sido obtenidas como resultado del proceso de

consolidación llevado a cabo por la Entidad dado que no se formularon las cuentas anuales consolidadas de dicho ejercicio. La Entidad, como consecuencia de la reordenación del sector público ferroviario dispuesta en la LSF y, especialmente, debido a la creación de la entidad pública empresarial RENFE Operadora (véase nota 1(f)), a la cual se asignaron una parte de los bienes, derechos y obligaciones de RENFE, no pudo disponer de la información necesaria para la confección de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2005 en los plazos establecidos en la normativa vigente.

Hasta 31 de diciembre de 2005, ADIF reconocía en sus estados financieros individuales las subvenciones de capital no reintegrables correspondientes a los fondos europeos por los importes concedidos y cobrados. En el ejercicio 2006, la Entidad ha modificado el criterio de contabilización de estas subvenciones registrándolas por el importe concedido cuando se han cumplido las condiciones establecidas para su concesión o, en su caso, no existen dudas razonables sobre su futuro cumplimiento. En este sentido, la Entidad considera devengadas las subvenciones correspondientes a las obras ejecutadas y pagadas dentro de los períodos de elegibilidad establecidos en las distintas decisiones por las cuales se conceden, siempre que los gastos incurridos sean también elegibles.

En consecuencia, ADIF ha reconocido a 31 de diciembre de 2006 un importe total de 1.536.673 miles de euros correspondientes a las subvenciones de capital procedentes de fondos europeos devengadas y pendientes de cobro, que ha sido incorporado en el en el epígrafe de "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" del Balance de Situación Consolidado adjunto Asimismo, la aplicación del criterio descrito ha supuesto que los ingresos del ejercicio 2006 como consecuencia de las subvenciones pendientes de cobro traspasadas a resultados asciendan a un total de 5.017 miles de euros.

d) Agrupación de partidas

A efectos de facilitar la comprensión del balance y cuenta de pérdidas y ganancias consolidados, dichos estados se presentan de forma agrupada, presentándose los análisis requeridos en las notas correspondientes de la memoria.

4. Normas de valoración

a) Fondo de comercio de consolidación

La diferencia positiva existente entre el valor contable de la participación, directa o indirecta, de la Sociedad Comercial del Ferrocarril, S.A. (Comfersa) en el capital de sus sociedades dependientes y el valor de la parte proporcional de los fondos propios de éstas atribuible a dicha participación, ajustado, en su caso, por las plusvalías tácitas existentes, se registra en el proceso de consolidación de dicha sociedad como Fondo de comercio de consolidación.

Se amortiza linealmente en 20 años, considerado este período como el plazo medio de

recuperación de las inversiones realizadas. El período de amortización excede de 5 años ya que los Administradores consideran que este será el periodo de generación de beneficios de dicha sociedad.

b) Saldos y transacciones entre sociedades incluidas en el perímetro de consolidación

Todos los saldos y transacciones significativas entre las sociedades consolidadas han sido eliminadas en el proceso de consolidación.

c) Homogeneización de partidas

Con objeto de presentar de una forma homogénea las distintas partidas que componen las cuentas anuales consolidadas adjuntas, se han aplicado, a todas las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación, los principios y normas de valoración seguidos por la Entidad dominante.

d) Gastos de establecimiento

Los gastos de establecimiento, que incluyen fundamentalmente los derivados de la publicidad de lanzamiento de la marca "ADIF", se muestran al coste, netos de la correspondiente amortización, que se calcula utilizando el método lineal sobre un período no superior a cinco años. En el ejercicio 2006, se han capitalizado por este concepto 2.720 miles de euros, e imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada 1.364 miles de euros.

e) Inmovilizaciones inmateriales

Las inmovilizaciones inmateriales figuran contabilizadas a su precio de adquisición o a su coste de producción. La amortización se calcula según el método lineal o creciente, en el caso que sean bienes vinculados a líneas de alta velocidad.

Los gastos de investigación y desarrollo cuyos resultados son satisfactorios, se activan y amortizan en un período de 5 años. En caso de que varíen las circunstancias favorables del proyecto que permitieron capitalizarlo, la parte pendiente de amortizar se lleva a resultados en el ejercicio en que cambian dichas condiciones.

Los bienes utilizados en régimen de arrendamiento financiero se reflejan en el epígrafe correspondiente del inmovilizado inmaterial cuando, por las condiciones económicas del arrendamiento, se desprende que son capitalizables y se amortizan en función de su vida útil estimada en base a los coeficientes expuestos para inmovilizaciones materiales similares. Los gastos financieros relacionados con la operación se llevan a resultados en función de la duración del contrato y de acuerdo con un criterio financiero.

Los años de vida útil estimada son los siguientes:

	AÑOS
Gastos de I+D	5
Aplicaciones informáticas	5
Propiedad industrial	10

f) Inmovilizaciones materiales

- Coste del inmovilizado material

El criterio general utilizado para la valoración del inmovilizado material es el precio de adquisición o coste de producción, incluyendo materiales, mano de obra directa y gastos incurridos.

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 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.

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 valora por un importe igual al que figura en las correspondientes actas de subrogación.

c. Los bienes cedidos por el Estado a RENFE mediante el Acta de Entrega y Recepción de líneas de la red convencional y de la línea de alta velocidad, 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 abonadas por el Ministerio de Fomento y en las que se subroga 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.

e. Los gastos de explanaciones realizadas en los terrenos sobre los que discurre la vía, dada su entidad y dado que superan al valor de adquisición de dichos terrenos, se enmarcan dentro de la construcción de las infraestructuras ferroviarias, incluyéndose como mayor coste de las infraestructuras y amortizándose con los mismos criterios que éstas.

- 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

- 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	13-50
Elementos de transporte	6 – 30
Instalaciones técnicas y maquinarias	2 – 10
Equipos de procesos de información	4 – 6
Mobiliario	7 – 16
Otras inmovilizaciones materiales	5 – 40

- Conservación y Mantenimiento

  Los gastos de conservación y mantenimiento se cargan a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren.

g) Inmovilizaciones financieras

Las participaciones en sociedades consolidadas por el método de puesta en equivalencia se registran por su valor teórico contable.

Las participaciones en sociedades no incluidas en el perímetro de consolidación figuran valoradas por su coste.

Se dotan las oportunas provisiones por depreciación de cartera para estas últimas participaciones cuando su coste excede de su valor de mercado o valor teórico contable corregido por el importe de las plusvalías tácitas que subsisten al cierre de cada ejercicio.

h) Gastos a distribuir en varios ejercicios

Recoge principalmente diversas inversiones en instalaciones efectuadas por la Sociedad dominante en terrenos que no son de su propiedad y cuyo valor asciende a 31 de diciembre de 2006 a 1.275 miles de euros. Estas partidas se amortizan linealmente en el periodo de vigencia del contrato o convenio correspondiente. En el ejercicio 2006, se han capitalizado 2 miles de euros, e imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada por este concepto 384 miles de euros.

i) 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 provisión.

j) Inversiones financieras temporales

Las inversiones financieras temporales se reflejan al precio de adquisición o al de mercado, si fuera menor.

k) Ingresos a distribuir en varios ejercicios

En este epígrafe 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 ADIF registra dichas subvenciones por el importe concedido cuando se cumplen las condiciones establecidas para su concesión o no existen dudas razonables sobre su futuro cumplimientos. El Grupo ADIF considera devengadas las subvenciones correspondientes a las obras ejecutadas y pagadas dentro de los periodos de elegibilidad establecidos en las distintas decisiones por las cuales se conceden o las correspondientes a las cantidades percibidas por anticipado, cuando no existen dudas razonables sobre la realización y pago de las obras en las fechas establecidas en las correspondientes decisiones.

ADIF sigue el criterio de registrar estas subvenciones como ingresos extraordinarios por subvenciones de capital traspasadas al resultado, en proporción a la depreciación efectiva experimentada durante el ejercicio por los activos financiados con dichas subvenciones.

l) Premios de permanencia

La normativa laboral de ADIF establece la obligación de conceder un premio de permanencia 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 2006, viene establecida en el convenio colectivo suscrito el día 30 de diciembre de 2004, para el período 2005-2006, por la Dirección de la Entidad y los representantes de los trabajadores.

El importe provisionado al 31 de diciembre de 2006, se ha determinado mediante un estudio actuarial elaborado según el método de capitalización individual utilizando los siguientes parámetros técnicos: tipo de interés anual 4,75%, tasa de crecimiento anual del 2,3% y la tabla de permanencia en ADIF basada en la tabla actuarial PERM/F-2000/P.

En la nota 13 se desglosa el movimiento de las provisiones por este concepto durante el ejercicio 2006.

m) Complementos de pensiones y jubilaciones anticipadas

- Complementos de pensiones

RENFE tenía la obligación de complementar la pensión mensual de la Seguridad Social al personal que hasta 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 ofrecimientos de jubilaciones anticipadas anteriores al expediente de regulación de empleo de 1992, RENFE adquirió la obligación de complementar en dos puntos de la base reguladora, con un límite de diez, 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 su base reguladora. 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 1 de enero de 2001, siendo la fecha de pago de la prima única el 31 de enero de 2001.

- Jubilaciones anticipadas Plan Social 2006-2010

Con fecha 9 de Marzo de 2006, la Dirección General de Trabajo del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, aprobó el Expediente de Regulación de Empleo propuesto por ADIF para el período 2006 – 2010 (en adelante, ERE 2006), por el que se autoriza 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 Plan. El Plan 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 en el mes siguiente al citado periodo. La modalidad 2 establece una percepción única en el momento de baja en la empresa. Su fecha de finalización será el día 31 de diciembre de 2010.

En el año 2006 se han producido 451 adhesiones, de las cuales 22 han correspondido a bajas incentivadas y 429 a prejubilaciones.

En la nota 13 se desglosan los movimientos durante el ejercicio 2006, de las provisiones mencionadas.

n) Títulos de transporte del Personal

La normativa laboral de ADIF reconoce a su personal activo y pasivo y a sus beneficiarios el derecho a viajar en ferrocarril con reducciones en el precio del transporte.

El pasado día 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. Asimismo, 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 mediante un estudio actuarial que utiliza los siguientes parámetros técnicos:

- Una subida media de tarifas del 3,5% para el ejercicio 2007 y del 2% para el ejercicio 2008 y siguientes.
- Un interés técnico del 4,75% anual.
- La tabla actuarial PERM/F 2000.
- Edad de jubilación, para el colectivo de activos, de 65 años.

En la nota 13 se desglosa el movimiento de las provisiones por este concepto durante el ejercicio 2006.

ñ) Clasificación de los saldos entre corto y largo plazo

Se clasifican a corto plazo los créditos y deudas con vencimiento igual o inferior a doce meses, y a largo plazo cuando su vencimiento es superior a dicho periodo.

o) Indemnizaciones por despido

De acuerdo con la reglamentación de trabajo vigente, ADIF está obligada al pago de indemnizaciones a los empleados con los que, bajo determinadas condiciones, rescinda sus relaciones laborales. La Dirección de la Entidad Dominante considera que, caso de producirse, las bajas con derecho a indemnización, diferentes a las que se produzcan en el marco del ERE 2006-2010 no serían importantes. Las posibles indemnizaciones se cargarían a gastos en el momento en que se adoptase la decisión de efectuar el despido.

p) Transacciones y saldos en moneda extranjera

Las cuentas a cobrar y a pagar en moneda extranjera se reflejan al tipo de cambio de fin del ejercicio. Las transacciones en moneda extranjera se reflejan en la cuenta de pérdidas

y ganancias consolidadas al tipo de cambio aplicable en el momento de su realización. Todas las pérdidas (realizadas o no), así como los beneficios realizados, se llevan a resultados del ejercicio, mientras los beneficios no realizados se llevan a ingresos diferidos y se imputan a resultados cuando se realizan.

q) Impuesto sobre sociedades

Se reconoce como gasto en cada ejercicio el Impuesto sobre sociedades calculado en base al beneficio consolidado antes de impuestos desglosado en las cuentas anuales consolidadas, corregido por las diferencias de naturaleza permanente con los criterios fiscales y tomando en cuenta las bonificaciones y deducciones aplicables. El impuesto diferido o anticipado que surge como resultado de diferencias temporales derivadas de la aplicación de criterios fiscales en el reconocimiento de ingresos y gastos, se refleja en el balance consolidado hasta su reversión.

El criterio seguido en el reconocimiento del pasivo por impuestos diferidos es el de contabilizar todos, incluso aquellos cuya reversión no está prevista de inmediato. Su importe se ajusta para reflejar eventuales cambios en el tipo del Impuesto sobre Sociedades. Por otra parte, los impuestos anticipados sólo se reconocen en el activo en la medida en que su realización futura esté razonablemente asegurada en el plazo máximo de 10 años, o siempre que no existan impuestos diferidos que los compensen, a partir de 10 años.

El efecto impositivo de la aplicación de pérdidas compensables cuya recuperabilidad no se entiende asegurada, se considera como minoración del gasto por impuestos en el ejercicio en que se compensan. Solamente se reconoce un crédito por bases imponibles negativas en un ejercicio anterior a su compensación si existe evidencia clara de que la empresa se encuentra en una senda de beneficios que permita asegurar la compensación de la base imponible negativa.

Las bonificaciones y deducciones en la cuota del impuesto se consideran como minoración del gasto por impuestos en el ejercicio en que se aplican. Si en un ejercicio anterior a su aplicación no existen dudas sobre el cumplimiento de los requisitos fiscales que permiten su aplicación, el plazo para su reversión no excede de diez años y se estima la recuperabilidad de las mismas, se registran en el activo como un crédito fiscal.

r) Contabilización de ingresos y gastos

Los ingresos y gastos se imputan siguiendo el criterio del devengo, es decir, en función de la corriente real de bienes y servicios que representan y con independencia del momento en que se produce la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

No obstante, siguiendo el principio de prudencia, el Grupo únicamente contabiliza los beneficios realizados a la fecha de cierre del ejercicio, mientras que los riesgos previsibles

y las pérdidas eventuales con origen en el ejercicio o en otro anterior, se contabilizan tan pronto son conocidas.

s) Criterios de agregación y segregación

Como se ha explicado en la nota 3 a) la IGAE ha establecido la forma en que debían ser registrados contablemente tanto los activos y pasivos provenientes del extinto GIF que han pasado a ADIF, así como la segregación de activos y pasivos de la rama de actividad de servicios de transporte que ha pasado de ADIF a Renfe-Operadora.

En ambos casos la contabilización de estas operaciones se ha realizado 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.

Adicionalmente la segregación de determinados derechos de uso y la estimación del coste de reposición de ciertos espacios que han pasado de ADIF a Renfe-Operadora han sido registrados por la Entidad de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Por la concesión a Renfe-Operadora del derecho de uso sin contraprestación de determinados espacios, ADIF ha registrado 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 ha registrado un pasivo para reflejar el compromiso de la futura entrega en especie, utilizando como contrapartida la cuenta de patrimonio.

5. Inmovilizaciones materiales e inmateriales

El detalle del saldo de las Inmovilizaciones inmateriales y materiales es el siguiente:

	Miles de Euros					
	Saldos al 31.12.2005	**Altas**	**Traspasos**	**Bajas**	**Reclasificaciones (a)**	**Saldos al 31.12.2006**
Edificios y otras construcciones	1.335.222	30	203.521	(5.155)	(5.135)	1.528.483
Terrenos y Bienes Naturales	852.941	156.988	(2.185)	(1.250)	(849)	1.005.645
	2.188.163	157.018	201.336	(6.405)	(5.984)	2.534.128
Instalaciones de la vía	5.522.260	-	1.956.778	-	(153.947)	7.325.091
Elementos de transporte	229.263	-	7.116	(1.745)	-	234.634
Otro inmovilizaciones materiales	897.255	458	152.370	(2.208)	(5.871)	1.042.004
Obra en curso	7.524.196	2.852.484	(2.317.571)	-	(319.188)	7.739.921
Total Inmovilizado Material Bruto	**16.361.137**	**3.009.960**	**29**	**(10.358)**	**(484.990)**	**18.875.778**
Amortización acumulada						
Edificios y otras construcciones	(469.791)	(26.884)	-	3.219	(64)	(493.520)
Instalaciones de la vía	(815.665)	(49.721)	-	-	-	(865.386)
Elementos de transporte	(126.349)	(12.618)	-	1.745	-	(137.222)
Otro inmovilizado material	(503.068)	(50.648)	(10)	1.617	-	(552.109)
Total Amortizaciones Inmovilizado Material	**(1.914.873)**	**(139.871)**	**(10)**	**6.581**	**(64)**	**(2.048.237)**
Provisión depreciación Inmovilizado Material	(18.239)	(10.071)	-	-	-	(28.310)
Total Amortizaciones y Provis. Inmovilizado Material	**(1.933.112)**	**(149.942)**	**(10)**	**6.581**	**(64)**	**(2.076.547)**
Total Inmovilizado Material Neto	**14.428.025**	**2.860.018**	**19**	**(3.777)**	**(485.054)**	**16.799.231**
Inmovilizado Inmaterial Bruto	85.611	390	(29)	**(1)**	4.082	90.053
Amortización Inmovilizado Inmaterial	(43.041)	(9.679)	10	**1**	-	(52.709)
Total Inmovilizado Inmaterial Neto	**42.570**	**(9.2**	**(19)**	**-**	**4.082**	**37.344**
Total Inmovilizado	**14.470.595**	**2.850.729**	**-**	**(3.777)**	**(480.972)**	**16.836.575**

(a) Incluye 435.856 miles de euros correspondientes a cuotas de IVA soportado no deducible capitalizadas como inmovilizado en el periodo 2002 – 2004. En aplicación de la sentencia de 6 de octubre de 2005 del Tribunal de Justicia de la UE, se ha solicitado la devolución de esta cantidad por lo que se ha reclasificado a Hacienda Pública deudora por IVA (notas 8 c1 y 16 (b)). A la fecha de formulación de estas cuentas anuales consolidadas la mencionada cantidad ya ha sido cobrada.

a) Inmovilizado Material en explotación

Corresponde al coste bruto de la línea Madrid-Sevilla, incluyendo el ramal a Toledo, a la sección Madrid-Roda de Bará de la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, y al ramal Córdoba- Antequera de la línea Córdoba – Málaga, así como de los restantes activos inmovilizados que forman parte del patrimonio del Grupo, 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 con el siguiente detalle:

	Miles de euros				
	Madrid - Sevilla	Madrid - Roda de Bará	Córdoba – Antequera	Otros	Total
Edificios	278.439	310.187	34.531	905.326	1.528.483
Instalaciones de la Vía	2.084.066	4.498.227	726.909	15.889	7.325.091
Elementos de transporte	-	-	-	234.634	234.634
Otro inmovilizado Material	164.244	235.091	23.821	618.848	1.042.004
Total	**2.526.749**	**5.043.505**	**785.261**	**1.774.697**	**10.130.212**

b) Obra en Curso

Tal y como se indica en la nota 1 (a) de la Memoria, ADIF se subrogó 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.

A 31 de diciembre de 2006, ADIF tiene encomendadas, por acuerdo del Consejo de Ministros:

- 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).
- 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 Orense-Santiago de la Línea de Alta Velocidad a Galicia, del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo 20/12/02).
- La construcción y administración del Tramo Navalmoral 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 construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad Norte-Noroeste; Tramo: Soria-Calatayud (Acuerdo de 20/12/02).
- La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad a Ávila, desde Ávila hasta su conexión con la Línea de Alta Velocidad Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02).
- La realización de las actividades necesarias para la redacción de los estudios informativos del Proyecto del Corredor de Alta Velocidad del Cantábrico (El Ferrol – Asturias – Cantabria - Bilbao) (Acuerdo de 12/03/03).

La Resolución 1289 de 28 de diciembre de 2006, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, publicada en el BOE de 20 de enero de 2007, y con efectos desde el día siguiente al de su publicación, encomienda al ADIF con cargo a sus recursos propios la redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de los siguientes tramos de líneas de Alta Velocidad:

- Línea A.V. Madrid-Asturias. Tramo: Venta de Baños-León- Asturias (excluida la Variante de Pajares)
- Línea A.V. Madrid-País Vasco/Frontera Francesa. Tramo: Valladolid-Burgos- Vitoria.
- Línea A.V. Corredor Mediterráneo. Tramo: Límite de la Región de Murcia-Murcia.
- Línea A.V. Madrid-Extremadura/Frontera Portuguesa.Tramo: Cáceres-Mérida-Badajoz.

Asimismo, deja sin efecto las siguientes encomiendas efectuadas al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), en la actualidad referidas al ADIF:

- La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad Corredor Norte-Noroeste. Tramo: Soria-Calatayud.
- La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad a Ávila, desde Ávila hasta su conexión con la Línea de Alta Velocidad Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo del Corredor Norte/Noroeste.
- La encomienda de gestión para la realización de actividades referidas a la redacción de los Estudios Informativos del Proyecto del Corredor de Alta Velocidad del Cantábrico (El Ferrol-Asturias-Cantabria-Bilbao).

El detalle de la obra en curso a 31 de diciembre de 2006, es el siguiente:

	Miles de euros
Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa	1.765.719
Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo	2.430.409
Córdoba –Málaga	938.570
Madrid – Castilla la Mancha – Com- Valenciana – Región de Murcia	1.233.435
Madrid – Sevilla y Ramal a Toledo	30.339
L.A.V. León – Asturias	729.305
L.A.V. País Vasco	36.706
Corredor Cantábrico	1.981
L.A.V. Galicia Tramo Orense – Santiago	257.358
L.A.V. Murcia – Almería	1.334
L.A.V. Madrid – Cáceres Tramo Navalmoral de la Mata – Cáceres	181
Conexión Logroño	840
	7.426.177
Otras inversiones	313.744
Total	**7.739.921**

En el epígrafe de terrenos y bienes naturales se incluyen un total de 30.893 miles de euros en concepto de terrenos por el tramo Ourense – Santiago de la L.A.V. Galicia citado en el cuadro anterior. De acuerdo con lo establecido en el Contrato – Programa entre ADIF y la AGE para el período 2007- 2010, está previsto que este tramo se integre en la Red de Titularidad del Estado, aún cuando a la fecha de formulación de las Cuentas Anuales Consolidadas está pendiente de formalización.

Asimismo en el saldo de obra en curso a 31 de diciembre de 2006 se incluye un total de 420.869 miles de euros en concepto de Anticipos a proveedores de inmovilizado.

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

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 para los empleados.

Los bienes completamente amortizados al 31 de diciembre de 2006 ascendían a 514.181 miles de euros.

6. Inmovilizaciones financieras

Los saldos de las cuentas incluidas en Inmovilizaciones financieras han sido los siguientes:

	Miles de Euros			
	Saldo al 31.12.05	**Adiciones**	**Bajas o Traspasos**	**Saldo al 31.12.06**
Participaciones puestas en equivalencia	60.085	8.287	(13.738)	54.634
Otras participaciones	1.117	-	-	1.117
Fianzas, depósitos y otros	1.140	1.000	(965)	1.176
Administraciones públicas	779.406	811.041	(473.792)	1.116.655
	841.748	820.328	(488.494)	1.173.582
Menos provisiones	(327)	(15)	-	(342)
	841.421			**1.173.240**

a) Participaciones en sociedades puestas en equivalencia

Las altas corresponden, fundamentalmente, a los resultados obtenidos en el ejercicio 2006 por dichas sociedades por un importe de 7.687 miles de euros y a las inversiones realizadas en la constitución de nuevas sociedades. Las bajas corresponden, básicamente, a los dividendos abonados por las sociedades INECO, Residencial Langa y Renfurbis.

El desglose del epígrafe sociedades puestas en equivalencia es el siguiente:

Sociedad	**% Participación**	**Miles de Euros**
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	21,91%	11.456
Nuevos Espacios Comerciales, S.A. (NECSA)	40%	11.673
Renfurbis, S.A.	40%	4.631
Promociones Residenciales Sofetral, S.A.	40%	2.498
Tricefalo, S.A.	40%	2.803
Bano Real, S.A.	40%	1.793
Centro Estación Miranda, S.A.	40%	1.174
Mosaico Desarrollo Inmobiliario, S.A.	40%	6.638
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A.	40%	4.154
Otras participaciones puestas en equivalencia subgrupo Comfersa	-	4.879
Otros participaciones menores	-	2.935
Total		**54.634**

El resultado aportado al Grupo consolidado por dichas participaciones puestas en equivalencia es el siguiente:

Sociedad	Miles de Euros
INECO	2.554
NECSA	648
Renfurbis, S.A.	1.709
Promociones Residenciales Sofetral, S.A.	771
Águilas Residencial, S.A.	693
Otros	1.312
Resultados consolidados por puesta en equivalencia	**7.687**

Las transacciones realizadas con las sociedades participadas durante el ejercicio 2006, no han sido significativas.

Los activos y pasivos con empresas asociadas, recogidos respectivamente dentro de los epígrafes "Inmovilizaciones materiales", "Deudores", "Proveedores" y "Otras deudas no comerciales" del balance de situación al 31 de diciembre de 2006, adjunto, son los que se detallan a continuación:

	Miles de euros	
	Saldos Deudores (a)	Saldos Acreedor
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	15.572	
Vías y Desarrollo Urbanos, S.A.	22.853	(1.926)
Mosaico Desarrollo Inmobiliario, S.A.	23.616	(5)
Renfurbis, S.A.	2.974	-
Valladolid Alta Velocidad, S.A.	3.057	
Tricéfalo, S.A.	1.718	-
Centro Estación Miranda, S.A.	4.329	-
Bano Real, S.A.	3.478	-
Águilas Residencial, S.A.	2.745	
Desarrollos Inmobiliarios de Castilla La Mancha, S.A.	1.993	-
Terralbina, S.A.	2.617	-
Renfosuna, S.A.	2.579	(290)
Ingeniera y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	1.020	(10.039)
Nuevos Espacios Comerciales, S.A. (NECSA)	1.224	(35)
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)	589	(1.131)
Total	**90.364**	**(13.426**

(a) Los saldos deudores incluyen los deudores a corto plazo por importe de 67.616 miles de euros y largo plazo por importe de 22.748 miles de euros en el epígrafe de deudores a largo plazo.

En el Anexo I se presenta un detalle de las principales sociedades participadas, que se encuentran domiciliadas en España, y de la información relacionada con las mismas. Asimismo, cabe señalar que estas sociedades no presentan resultados extraordinarios relevantes en el ejercicio 2006.

b) Otras participaciones

La cartera de valores incluye, entre otros, las participaciones menores que no alcanzan los límites establecidos para la consolidación. Un detalle de estas últimas en las cuales las sociedades del conjunto consolidable representan un porcentaje poco significativo es el siguiente:

	%	Miles de Euros		
Sociedad	**Fracción del capital**	**Valor Coste**	**Valor Provisión**	**Fondos Propios**
Barcelona Regional	5,88	90	-	1.814
Bilbao-Ría 2000	10,00	200	(53)	1.471
Principe Pío Gestión	5,00	361	-	12.182
Gijón al Norte	12,50	76	-	487
Otras participaciones menores	-	390	(289)	-
		1.117	**(342)**	

c) Administraciones Públicas deudoras a largo plazo

El detalle de la composición del saldo de este capítulo del inmovilizado financiero al 31 de diciembre de 2006 es como sigue:

	Miles de euros
Derechos de cobro por ayudas concedidas por Fondos Europeos	651.614
Liquidación de las aportaciones del Estado a RENFE período 2001-2004 (Nota 1 (d y e))	132.939
Estado deudor por actuaciones de Inversión en la Red de Titularidad del Estado	172.999
Estado deudor por intercambio de activos (nota 1 (d))	91.931
Hacienda Pública deudora por IVA	65.616
Otros	1.5556
Total	**1.116.655**

- Derechos de cobro a largo plazo por ayudas concedidas por fondos europeos (véase nota 3 (c))

Recoge los importes devengados y pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2006 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 Interés General, según el desglose mostrado a continuación:

	Miles de euros
Fondos de Cohesión Alta Velocidad	551.333
F.E.D.E.R. Red de Interés General y activos propios	79.531
FONDOS R.T.E Alta Velocidad	20.750
	651.614

Adicionalmente, la Entidad ha registrado en el epígrafe de "Administraciones Públicas deudores a corto plazo", las cantidades devengadas por ayudas europeas pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2006 y cuyo cobro se estima se hará efectivo en 2007 por un importe total de 986.095 miles de euros (véase nota 8 c.2))

- Liquidación Aportaciones del Estado a RENFE 2001-2004 (véase nota 1 (e))

El detalle de este epígrafe se presenta a continuación:

	Miles de euros
Subvenciones para la compensación del Plan de Recursos Humanos pendientes de cobro	80.348
Diferencias de cambio realizadas hasta 31 de diciembre de 2004	103.776
Diferencias de cambio no realizadas a 31 de diciembre de 2004	108.424
Aplicación superávit del ejercicio 2004	(159.609)
	132.939

- Estado Deudor por actuaciones de inversión en la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado

El saldo de esta cuenta a 31 de diciembre de 2006 recoge el importe pendiente de facturar al Estado y a cobrar a largo plazo por las obras de inversión realizadas en la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado por importe de 172.999 miles de euros. Este importe, junto con el incluido en el epígrafe 8 c) "Administraciones públicas deudores a corto plazo" corresponde a las actuaciones de inversión efectuadas durante los ejercicios 2005 y 2006 en la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado por importes de 477.525 miles de euros y 332.788 miles de euros, respectivamente, minorados, básicamente, en la cifra de las subvenciones percibidas de diversas Comunidades Autónomas, así como en los Fondos FEDER cobrados para la financiación parcial de estas obras. (véase nota 1 (d)).

- Estado Deudor por intercambio de activos

El saldo de esta cuenta corresponde al importe pendiente de liquidar por el Ministerio de Economía y Hacienda, de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto Ley 7/2004, de 27 de septiembre por el cual el Estado asumió diversas deudas de RENFE, como consecuencia del intercambio de bienes efectuados entre RENFE y el Estado a fecha 31 de diciembre de 2004. (véase nota 1(d)).

Con fecha 18 de noviembre de 2005, la Intervención General de la Administración del Estado, emitió su informe de control financiero en relación con el citado intercambio, evaluando el importe a liquidar en la cifra registrada por ADIF.

- Hacienda Pública deudora por IVA

Recoge el importe del IVA soportado de las certificaciones parciales de obra pendientes de pago a 31 de diciembre de 2006 que, de acuerdo con la normativa de este impuesto, será deducible en el momento del pago y cuya devolución se obtendrá en el ejercicio 2008.

7. Fondo de comercio de consolidación

El fondo de comercio surge de la adquisición de la Sociedad Carmen La Comida de España 1992, S.A., por parte de la Sociedad Comercial del Ferrocarril, S.A. (Comfersa), por un precio pagado en exceso sobre el valor teórico contable proporcional en el momento de la adquisición.

El saldo contable de dicha valoración asciende al cierre del presente ejercicio a un valor de coste de 293 miles de euros, el cual neto de la correspondiente amortización acumulada al cierre del ejercicio asciende a 205 miles de euros.
La amortización, que se calcula sobre un período de 20 años, ha ascendido en el ejercicio a 15 miles de euros.

8. Deudores

El detalle de las cuentas incluidas en Deudores es el siguiente:

	Miles de Euros
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	41.714
Deudores varios	285.328
Administraciones Públicas	2.717.253
Menos:	
Provisión para insolvencias	(47.546)
	2.996.749

a) Clientes por prestaciones de servicios

Corresponde al saldo liquidado y pendiente de cobro a 31 de diciembre de 2006 en concepto de cánones ferroviarios por importe de 3.361 miles de euros y a los ingresos devengados y pendientes de liquidación a dicha fecha por el mismo concepto por importe de 13.799 miles de euros. (véase nota 17). Asimismo, recoge el importe pendiente de cobro en concepto de Tasa de Seguridad del Transporte Ferroviario de Viajeros así como el importe pendiente de cobro por servicios prestados por las sociedades dependientes.

b) Deudores varios

El detalle de la composición de este epígrafe del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2006 es como sigue:

	Miles de euros
Convenios con operadores ferroviarios	82.011
Convenios Comunidades Autónomas	32.090
Alquiler de fibra óptica	24.275
Por obras por cuenta de terceros	17.036
Por servicios terminales de mercancías	22.870
Otros	41.169
Ingresos pendientes de facturar	
Convenios con operadores ferroviarios	24.697
Por alquiler de fibra óptica	17.583
Por alquileres	6.873
Otros	16.724
	285.328

Asimismo, en el epígrafe Deudores por operaciones de tráfico a largo plazo del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2006 se incluyen los saldos a cobrar con vencimiento superior a doce meses correspondientes, básicamente, al alquiler de fibra óptica y a ventas de inmovilizado por importe de 37.400 miles de euros, de los cuales se encuentran provisionados 11.254 miles de euros.

c) Administraciones Públicas

El epígrafe de Administraciones Públicas deudoras a corto plazo presenta a 31 de diciembre de 2006 el siguiente desglose:

	Miles de euros
Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo	1.130.812
Hacienda Pública deudora por Impuesto sobre Sociedades (nota 16 a))	13.399
Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas	986.095
Administraciones Públicas Deudoras por Inversiones de Reposición en la Red de Titularidad del Estado	586.227
Otros	720
Total	**2.717.253**

c.1) El epígrafe Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo incluye el importe a cobrar por las liquidaciones de IVA de la Entidad relativas a los ejercicios 2005 y 2006 por importe de 694.931 miles de euros, así como un total de 435.856 miles de euros correspondientes a las cuotas soportadas por IVA durante los ejercicios 2002 a 2004 que no habían sido deducidas y cuya devolución fue solicitada con fecha 20 de abril de 2006, en aplicación de la sentencia de 6 de octubre de 2005 del Tribunal de Justicia, tal y como se explica en la notas 5 y 16.b).

c.2) El saldo a cobrar a corto plazo por subvenciones concedidas recoge, tal y como se indica en la nota 6.c) los importes devengados por ayudas europeas a 31 de diciembre de 2006 y cuyo cobro se espera hacer efectivo en 2007 según el siguiente desglose:

	Miles de euros
Fondos de Cohesión Alta Velocidad	328.857
F.E.D.E.R. Alta Velocidad	623.378
FONDOS R.T.E Alta Velocidad	14.675
F.E.D.E.R. Red de Interés General y activos propios	19.185
	986.095

c.3) Se incluye en la cuenta "Administraciones Públicas, deudoras por Inversiones de Reposición en la Red de Titularidad del Estado" el importe pendiente de facturar y cobrar al Estado por las obras de inversión realizadas en la red ferroviaria de su titularidad por un total de 586.227 miles de euros (véase nota 6(c)).

d) Provisión para insolvencias

El movimiento de la provisión para insolvencias a corto y largo plazo durante el ejercicio 2006 es como sigue:

	Miles de euros	
	Provisión	
	Corto plazo	Largo plazo
Saldos al 31 de diciembre de 2005	(47.735)	(14.593)
Reclasificaciones	2.720	-
Dotaciones	(4.762)	-
Aplicaciones de la provisión	2.231	3.339
Saldos al 31 de diciembre 2006	**(47.546)**	**(11.254)**

9. Inversiones financieras temporales

El detalle de las inversiones financieras temporales a 31 de diciembre de 2006 clasificadas por activo financiero y periodo comprendido entre las fechas de disposición y vencimiento es el siguiente:

	Miles de euros			
Vencimiento	Depósitos plazo fijo	Pagarés	TOTAL	Rentabilidad (mínima-máxima)
Entre 0 y 1 meses	**200.000**	-	**200.000**	**3,887% - 3,887%**
Entre 1 y 3 meses	**2.218.608**	-	**2.218.608**	**3,790% - 4,010%**
Entre 3 y 6 meses	**420.071**	**204.998**	**625.069**	**3,554% - 3,970%**
Entre 6 y 12 meses	**170.000**		**170.000**	**3,552% - 3,657%**
Letras del Tesoro			3.940	
Otras inversiones financieras			121	
Intereses devengados no vencidos			13.020	
Saldo a 31 de diciembre de 2006			**3.230.758**	

Letras del Tesoro incluyen inversiones por importe de 3.507 miles de euros en Letras del Tesoro con fecha de vencimiento 2 de enero del 2007 y un tipo de interés del 3,40% y una inversión en Letras del Tesoro con pacto de recompra por importe de 433 miles de euros a un tipo anual del 3,38% con vencimiento el día 12 de enero de 2007.

10. Fondos propios

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en Fondos propios han sido los siguientes:

	Miles de Euros					
	Aportaciones patrimoniales	**Reservas de la Entidad dominante**	**Resultados negativos de ejercicios anteriores**	**Reservas en sociedades consolidadas**	**Resultado atribuible a la Entidad dominante**	**Total**
Saldo al 31.12.05	11.742.197	272.888	(996.577)	-	(100.869)	10.917.639
Aportación del Estado	1.850.477	-	-	-	-	1.850.477
Dotación provisión patrimonio histórico cultural	(4.605)	-	-	-	-	(4.605)
Distribución del resultado de 2005	-	9.366	(110.682)	447	100.869	-
Resultado del ejercicio	-	-	-	-	(92.207)	(92.207)
Aplicación resultados de ejercicios anteriores a 2005	(996.577)	-	996.577	-	-	-
Otros movimientos	173	(21)	-	-	-	152
Saldo al 31.12.06	**12.591.665**	**282.233**	**(110.682)**	**447**	**(92.207)**	**12.671.456**

a) Aportación patrimonial

La composición y movimiento del epígrafe es como sigue:

	Miles de Euros		
	Otras aportaciones patrimoniales	**Patrimonio recibido en adscripción**	**Total**
Saldos al 31 de diciembre de 2005	**11.643.038**	**99.159**	**11.742.197**
Aportación del Estado ejercicio 2006	1.850.477	-	1.850.477
Dotación Provisión Patrimonio Histórico Cultural	(4.605)	-	(4.605)
Compensación de resultados negativos de ejercicios anteriores	(996.577)	-	(996.577)
Otros	173	-	173
Saldo al 31 de diciembre de 2006	**12.492.506**	**99.159**	**12.591.665**

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 ADIF (véase nota 4 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 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 ADIF. La aportación que figura en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2006 asciende a 1.850.477 miles de euros, que han sido desembolsados en su totalidad a 31 de diciembre de 2006. Asimismo, en esta cuenta se han incluido las aportaciones patrimoniales efectuadas por el Estado al GIF hasta 31 de diciembre de 2004, cuyo importe total se eleva a 7.714.686 miles de euros.

Los fondos destinados a financiar trabajos de conservación y enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español, regulados por la Ley 16/1985 y el R.D. 111/1986, disminuyen las referidas aportaciones en 44.141 miles de euros. De esta cantidad, 39.536 corresponde a los ejercicios anteriores; la estimación realizada para el presente ejercicio asciende a 4.605 miles de euros, habiéndose dotado la correspondiente provisión. El importe pendiente de pago a 31 de diciembre de 2006 es de 17.592 miles de euros.

En el ejercicio 2006, de acuerdo con la propuesta de aplicación del resultado del ejercicio y de los resultados de ejercicios anteriores incluida en las Cuentas Anuales Individuales de la Entidad ADIF del ejercicio 2005, que fueron aprobadas por el Consejo de Administración de la Entidad en su sesión de 29 de septiembre de 2006, se ha minorado la cuenta de "Otras aportaciones patrimoniales" en el importe de los resultados negativos anteriores al ejercicio 2005, que ascienden a 996.577 miles de euros.

b) Reservas de la Entidad dominante

Un detalle de las Reservas de la Entidad dominante y su movimiento en 2006 es como sigue:

	Miles de Euros		
	Reservas de la Entidad dominante	**Otras reservas de la Entidad dominante**	**Total**
Saldos al 31 de diciembre de 2005	**245.570**	**27.318**	**272.888**
Distribución del resultado del ejercicio anterior	-	9.345	9.345
Saldo al 31 de diciembre de 2006	**245.570**	**36.663**	**282.233**

La cifra de Reservas Entidad dominante corresponde, básicamente, a los resultados positivos obtenidos por GIF hasta 31 de diciembre de 2004.

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 (véase nota 3 (b)). Asimismo incluye los ajustes de consolidación de eliminación de dividendos y transacciones que afectan a las reservas de la Entidad dominante.

c) Reservas de sociedades consolidadas por integración global y puestas en equivalencia

La cifra de Reservas corresponde a la siguiente composición:

Reservas	**Miles de Euros**
Reservas sociedades consolidadas por integración global:	
Comercial del Ferrocarril, S.A.(COMFERSA) Subconsolidado	(999)
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A.(TIFSA)	(661)
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	23
Equipamientos de Espacios y Estaciones, S.A.(EQUIDESA)	(47)
REDALSA, S.A.	46
	(1.638)
Reservas sociedades consolidadas por puesta en equivalencia:	
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A, (INECO)	(741)
Renfurbis, S.A.	316
Promociones Inmobiliarias Renfapex 2000, S.A.	627
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A.	123
Resto de sociedades	1.760
	2.085
Total Reservas	**447**

d) Resultado atribuible 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 es como sigue:

	Miles de Euros	
Sociedad	**Resultado Consolidado**	**Resultado atribuido a socios externos**
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)	(101.235)	-
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA) Subconsolidado	961	1.381
Tecnología e Investigación Ferroviaria (TIFSA)	(1.011)	1.394
REDALSA, S.A.	114	106
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	1.323	712
Equipamientos de Espacios y Estaciones, S.A. (EQUIDESA)	(46)	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	2.554	-
NECSA, Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	648	-
Renfurbis, S.A.	1.709	-
Pomociones Residenciales Sofetral, S.A.	771	-
Aguilas Residencial, S.A.	693	-
Otras participaciones puestas en equivalencia	1.312	-
	(92.207)	3.593

11. Socios externos

La composición del saldo final por conceptos es la siguiente:

	Miles de Euros			
Sociedad	**Capital**	**Reservas**	**Resultados**	**Total**
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	2.909	3.566	1.426	7.901
Tecnología e Investigación del Ferrocarril, S.A. (TIFSA)	230	3.441	1.349	5.020
REDALSA, S.A.	288	1.733	106	2.127
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A.(EMFESA)	42	463	712	1.217
	3.469	**9.203**	**3.593**	**16.265**

Los movimientos del epígrafe Socios externos para cada sociedad dependiente durante 2006 han sido los siguientes:

	Miles de Euros			
Sociedad	Saldo al 31.12.05	Participación en resultados	Dividendos	Saldo al 31.12.06
Comfersa	7.629	1.426	(1.153)	7.902
Tifsa	4.352	1.349	(682)	5.019
Redalsa	2.021	106	-	2.127
Emfesa	1.065	712	(560)	1.218
	15.067	**3.593**	**(2.395)**	**16.265**

12. Ingresos a distribuir en varios ejercicios

El saldo de este capítulo del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2006 adjunto recoge, principalmente, las subvenciones de capital pendientes de imputar a resultados.

El movimiento registrado durante el ejercicio 2006 es como se detalla a continuación:

	Miles de euros						
	Subvenciones de capital						
	Fondos COHESION	Fondos FEDER	Fondos RTE	Otras subvenciones de capital	Total Subvenciones de capital	Otros ingresos a distribuir en varios ejercicios	Total
Saldos al 31 de diciembre de 2005	3.933.630	815.326	101.324	97.373	4.947.653	29.989	4.977.642
Fondos Europeos recibidos en 2006	352.993	68.253	11.490	-	432.736	-	432.736
Otras subvenciones recibidas 2006	-	-	-	8.062	8.062	-	8.062
Otros ingresos a distribuir	-	-	-	-	-	7.564	7.564
Ingresos devengados pdtes. de cobro	880.190	621.058	35.425	-	1.536.673	-	1.536.673
Imputación a resultados del ejercicio:							
- a subvenciones de capital (nota 24)	(25.309)	(5.552)	(609)	(2.450)	(33.920)	-	(33.920)
- a diversos epígrafes	-	-	-	-	-	(1.649)	(1.649)
Saldos al 31 de diciembre de 2006	5.141.504	1.499.085	147.630	102.985	6.891.204	35.904	6.927.108

(a) Fondos de Cohesión

La situación de los Fondos de Cohesión a 31 de diciembre de 2006 se refleja a continuación:

DECISIÓN	TRAMOS	AYUDA CONCEDIDA	AYUDA DEVENGADA	COBROS RECIBIDOS
C(97) 4027 final de 12.12.1997 C(99) 3877 final de 24.11.1999	Plataforma. Calatayud - Ricla y Zaragoza - Lleida (*)	360.374	342.930	342.930
C(98) 3696 final de 16.12.1998 C(1999) 2367 final de 26.07.1999 C(2001) 2775 de 06.11.2001	Plataforma. Chiloeches – Calatayud	339.587	339.587	338.831
C(99) 4056 final de 03.12.1999	Accesos a Lleida (plataforma)	22.863	22.863	22.863
C(98) 4156 final de 16.12.1998 C(1999) 2369 final de 26.07.1999 C(2001) 1226 de 04.05.2001	Plataforma. Ricla – Zaragoza	164.041	164.041	164.041
C(98) 4311 final de 21.12.1998 C(99) 2368 final de 26.07.1999 C(2000) 2811 final de 09.11.2000 ... C(2001) 2723 de 27.09.2001	Plataforma. Madrid - Chiloeches (0, I, II, III, IV y Va)	322.960	322.960	322.960
C(2000) 2113 final de 13.09.2000 C(2003) 4240 de 11-11-2003	Suministro y montaje de materiales de vía (Tramo: Madrid - Lleida)	464.000	464.000	371.200
C(2000) 3939 final de 20.12.2000 C(2003) 4240 de 11-11-2003	Electrificación, señalización y comunicaciones. Tramo: Madrid - Lleida	406.385	406.385	325.108
C(2000) 3483 final de 29.12.2000 C(2003) 4240 de 11-11-2003	Accesos ferroviarios a la nueva estación de Zaragoza	49.330	49.330	41.880
TOTALES MADRID – LÉRIDA		**2.129.539**	**2.112.096**	**1.929.813**
C(2001) 2106 final de 11.09.2001 C(2002) 0124 de 23.04.2002 C(2004) 3415 de 01.09.2004	Lleida - Martorell. Plataforma (1ª fase). Subtramos I a VI	361.153	361.153	264.313
C(2001) 2166 final de 20.09.2001	Lleida - Martorell. Plataforma (2ª fase). Subtramos VIIa a VIIIc	111.096	111.096	111.096
C(2001) 4052 de 19.12.2001 C(2005) 1021 de 22.03.2005	Lleida - Martorell. Plataforma. Subtramo IX-B	27.708	27.438	24.144
C(2001) 4085 de 19.12.2001 C(2005) 1021 de 22.03.2005	Lleida - Martorell. Plataforma. Subtramo X-B	32.527	32.527	9.664
C(2001) 4086 de 19.12.2001 C(2005) 1021 de 22.03.2005	Lleida - Martorell. Plataforma. Subtramos XI-A y XI-B	43.526	43.526	38.766
C(2001) 4051 de 20.12.2001 C(2005) 1021 de 22.03.2005	Lleida - Martorell. Plataforma. Subtramo IX-A	34.369	34.369	28.373
C(2001) 4087 de 20.12 2001 C(2005) 1021 de 22.03.2005	Lleida - Martorell. Plataforma. Subtramo IX-C	32.137	32.137	30.592
C(2001) 4055 de 27.12.2001 C(2005) 1021 de 22.03.2005	Lleida - Martorell. Plataforma. Subtramo X-A	32.349	32.349	14.687
C(2003) 2775 de 23.07.2003	Suministro y montaje de materiales de vía (Tramo: Lleida - Olérdola)	119.777	119.777	95.821
C(2005) 5504 de 12.12.2005	Acceso a Barcelona. Subtramo: Sant Joan Despí - Sant Boi de Llobregat - Hospitalet - La Torrassa - Sants. Plataforma	281.616	204.345	77.568
C (2003) 3745 de 09.10.2003	Acceso a Barcelona. Subtramo: Gelida-Sant Llorec d'Hortons-Sant Esteve Sesrovires. Plataforma	39.068	38.893	33.407
C(2003) 4390 de 19.11.2003	Martorell - Barcelona. Subtramo: Sant Esteve Sesrovires - Martorell - Río Llobregat. Plataforma	21.227	19.783	16.982
C(2003) 4395 de 19.11.2003	Martorell - Barcelona. Subtramo: Río	18.173	18.173	14.538

DECISIÓN	TRAMOS	AYUDA CONCEDIDA	AYUDA DEVENGADA	COBROS RECIBIDOS
	Llobregat - Costa Blanca - Conexión Vallés. Plataforma			
C(2004) 3806 de 05.10.2004	Martorell - Barcelona. Subtramo: Conexión Vallès - Castellbisbal - El Papiol. Plataforma	45.550	45.505	36.011
C(2004) 3803 de 05.10.2004	Martorell - Barcelona. Subtramo: El Papiol - Sant Vicenç dels Horts. Plataforma	30.185	28.503	13.771
C(2004) 3804 de 05.10.2004	Martorell - Barcelona. Ramal de mercancías al Puerto de Barcelona. Subtramo: Sant Joan Despí - Hospitalet - Can Tunis. Plataforma	49.974	49.974	39.979
TOTAL LAV MADRID - FRONTERA FRANCESA		**3.409.974**	**3.311.644**	**2.779.525**
C(2002) 1681 de 25.06.2002	Segovia-Valladolid. Túnel del Tabladillo (Subtramo II). Plataforma	39.467	39.467	35.810
C(2002) 1664 de 02.07.2002	Segovia-Valladolid. Subtramo III (Secciones 1ª y 2ª). Plataforma	36.103	30.923	30.923
C(2002) 1684 de 02.07.2002	Segovia - Valladolid. Subtramo I (Secciones 1ª y 2ª). Plataforma	23.007	23.007	18.406
C(2002) 2977 de 11.09.2002	Segovia - Valladolid. Subtramo IV (Coca - Ciruelos de Coca - Olmedo). Plataforma	39.923	35.522	35.522
C(2002) 2978 de 11.09.2002	Segovia-Valladolid. Subtramo V (Olmedo-Matapozuelos) y subtramo VI (Matapozuelos-Valdestillas). Plataforma	42.513	36.872	36.872
C(2002) 4263 de 29.11.2002	Soto del Real - Segovia. Túnel de Guadarrama (Infraestructura y vía)	1.001.426	861.251	799.672
C(2002) 4264 de 29.11.2002	Soto del Real - Segovia. Subtramo: Boca Noroeste del túnel de Guadarrama - Segovia (Perogordo) (Plataforma)	79.567	79.567	63.654
C(2003) 3193 de 29.08.2003 C(2006) 765 de 06.03.2006	Madrid - Miraflores de la Sierra. Subtramo: Tres Cantos - Colmenar Viejo (Plataforma)	28.271	28.271	18.637
C(2003) 3211 de 01.09.2003 C(2006) 769 de 06.03.2006	Madrid - Miraflores de la Sierra. Subtramo: Fuencarral - Cantoblanco (Plataforma)	23.638	22.839	13.818
C(2003) 3212 de 01.09.2003 C(2006) 768 de 06.03.2006	Madrid - Miraflores de la Sierra. Subtramo: Cantoblanco - Tres Cantos (Plataforma)	30.925	29.202	19.883
C(2003) 3904 de 16.10.2003	Madrid - Miraflores de la Sierra. Subtramo: Colmenar Viejo - Soto del Real (Túneles Este y Oeste). Plataforma	218.906	147.718	76.112
C(2003) 4166 de 06.11.2003	Madrid - Miraflores de la Sierra. Subtramo: Soto del Real - Miraflores de la Sierra. Plataforma	26.567	26.567	21.253
TOTALES MADRID – VALLADOLID		**1.590.313**	**1.361.206**	**1.170.562**
C(2003) 4381 de 19.11.2003	Xátiva - Valencia. Subtramo: Alcàsser - Valencia. Plataforma	41.047	36.639	21.773
C(2003) 4382 de 19.11.2003	Xátiva - Valencia. Subtramo: Picassent - Alcàsser. Plataforma	42.863	31.217	20.387
C(2003) 4386 de 19.11.2003 C(2006) 2049 de 16.05.2006	Xátiva - Valencia. Subtramo: Alzira - Algemesí. Plataforma	31.473	28.329	27.215
C(2003) 4389 de 19.11.2003 C(2006) 2052 de 16.05.2006	Xátiva - Valencia. Subtramo: Xátiva - L'Ènova. Plataforma	40.959	40.959	32.767
C(2003) 4393 de 19.11.2003	Xátiva - Valencia. Subtramo: Algemesí - Benifaió - Picassent. Plataforma	28.180	27.071	26.948

DECISIÓN	TRAMOS	AYUDA CONCEDIDA	AYUDA DEVENGADA	COBROS RECIBIDOS
C(2003) 4553 de 28.11.2003	Xátiva - Valencia. Subtramo: L'Enova - La Pobla Llarga – Alzira. Plataforma	45.339	41.042	36.271
C(2004) 4652 de 29.11.2004	Motilla del Palancar - Valencia. Subtramo: Requena - Siete Aguas. Plataforma	33.615	33.615	25.737
C(2004) 4736 de 03.12.2004	Motilla del Palancar - Valencia. Subtramo: Motilla del Palancar - Iniesta - Minglanilla. Plataforma	47.134	47.134	20.937
C (2004) 4740 de 03.12.02004	Cuenca-Albacete. Subtramo: Villalgordo del Júcar-La Gineta. Plataforma	36.107	23.842	13.997
C(2004) 4747 de 03.12.2004	Motilla del Palancar - Valencia. Subtramo: Venta del Moro - Caudete de las Fuentes. Plataforma	14.236	14.236	8.727
C(2004) 4753 de 03.12.2004	Cuenca - Albacete. Subtramo: La Gineta - Albacete. Plataforma	19.539	15.910	12.714
C(2004) 4755 de 03.12.2004	Acceso a Alicante / Elche. Accesos a Alicante (Fase I). Plataforma	20.030	20.030	16.024
C(2004) 4759 de 03.12.2004	Cuenca - Albacete. Subtramo: Túnel de Tendero (Monteagudo de las Salinas - Monteagudo de las Salinas). Plataforma	21.927	21.927	12.514
C(2004) 4870 de 07.12.2004	Xátiva - Valencia. Subtramo: Xàtiva - Novelé - Xàtiva. Plataforma	34.425	34.295	27.540
C(2004) 4857 de 07.12.2004	Cuenca - Albacete. Subtramo: Fuentes - Monteagudo de las Salinas. Plataforma	38.867	34.026	16.546
C(2004) 4858 de 07.12.2004	Cuenca–Albacete. Subtrmo: Gabaldón – Villanueva de la Jara–Villalgordo del Júcar. Plataforma	38.611	36.115	25.301
C(2004) 4865 de 07.12.2004	Cuenca - Albacete. Subtramo: Monteagudo de las Salinas - Solera de Gabaldón - Motilla del Palancar. Plataforma	40.635	39.057	22.617
TOTAL LAV de LEVANTE		**574.897**	**525.444**	**368.015**
TOTAL		**5.575.184**	**5.198.294**	**4.318.102**
(*) La ayuda concedida por 411.813 miles de euros se encuentra minorada en 51.439 miles de euros, cantidad que fue cobrada por el Tesoro Público relativo a la inversión realizada por el Ministerio de Fomento y adscrita al GIF.				

(b) Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

La situación de los Fondos Europeos de Desarrollo Regional a 31 de diciembre de 2006 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:

(Datos en miles de euros)

PROGRAMA OPERATIVO	AYUDAS CONCEDIDAS	AYUDAS DEVENGADA	COBROS RECIBIDOS	COBROS RECIBIDOS ADIF
ANDALUCÍA	57.500	57.320	47.500	10.687
ASTURIAS	20.865	20.865	19.822	4.114
CASTILLA Y LEON	35.451	35.451	33.678	395
EXTREMADURA	75.197	68.241	40.764	555
GALICIA	127.038	102.782	86.175	2.690
MURCIA	65.332	48.922	28.806	2.275
VALENCIA	38.925	38.925	29.525	2.960
	420.308	372.506	286.270	23.676

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

b.2) Ancho UIC (Alta Velocidad)

(Datos en miles de euros)

DECISIÓN	PROGRAMA OPERATIVO	GRAN PROYECTO	AYUDA CONCEDIDA	AYUDA DEVENGADA	COBROS RECIBIDOS
C(2002)3239	ANDALUCIA	Córdoba – Málaga	852.500	786.791	625.426
C(2004)2062	CASTILLA Y LEÓN	Segovia – Valladolid	193.256	132.788	70.209
C(2005)4582	MURCIA	Acceso Murcia	25.098	18.401	-
C(2006)1098	CASTILLA LA MANCHA	Acceso Toledo	65.902	065.902	-
C(2006)4802	VALENCIA	Acceso Alicante/Elche	99.402	041.067	-
C(2006)4803	CASTILLA Y LEÓN	Túneles de Pajares	283.995	249.752	-
C(2006)4805	ASTURIAS	Túneles de Pajares	44.479	24.314	-
			1.564.632	1.319.015	695.635

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

La situación a la fecha de cierre de los fondos RTE es la siguiente:

	En miles euros		
Decisión Proyecto	**Importe Concedido**	**Importe Devengado**	**Importe Cobrado**
	a 31.12.06		
88/2410, modificada 98/2094	6.008	6.008	6.008
99/047	17.000	17.000	17.000
99/049	328	328	328
2002/1008	1.700	1.700	1.700
2003/1008	2.000	2.000	1.000
2001/1009	2.400	2.400	2.400
2002/1009	7.000	7.000	7.000
2003/1009	8.000	8.000	4.000
2004/1009	9.000	9.000	4.500
2005/1009	9.000	9.000	4.500
97/110	3.589	3.589	3.589
97/111	1.600	1.600	1.600
98/022	11.530	11.530	11.530
96/027	863	863	863
2001/301	1.000	1.000	1.000
2002/301	4.000	4.000	4.000
2003/301	6.000	6.000	3.000
2004/301	500	500	250
2001/302	9.500	9.500	9.500
2002/302	3.500	3.500	1.750
2003/302	1.000	1.000	500
2005/302	1.500	1.500	750
2003/303	6.350	6.350	3.175
2002/303	4.600	4.600	4.600
2004/303	5.000	5.000	2.500
95/033	1.725	1.725	1.725
Miles de e000/603	17.200	17.200	8.600
2006/302	1.650	825	825
2006/302b	2.600	1.040	1.040
2006/1009b	12.500	5.000	5.000
2006/301b	1.500	1.500	600
	160.143	**150.258**	**114.833**

13. Provisiones para riesgos y gastos

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en Provisiones para riesgos y gastos han sido los siguientes:

	Miles de euros							
	Provisiones para gastos de personal							
	Premios de permanencia	Fondo para pagos derivados del ERE	Fondo para compromisos futuros por viajes de ocio del personal	Otros	Provisión para litigios	Provisión para los costes de reposición de espacios en cesión de uso (nota 3 (a))	Otras	TOTAL
Saldos al 31/12/2005	18.773	-	-	10.424	469	44.561	746	74.973
Dotación del ejercicio	1.830	32.833	24.807	944	10.671	-	31	71.116
Pagos del ejercicio	(1.167)	-	-	(1.270)	(2.739)	-	(352)	(5.528)
Traspasos a c/p	(1.263)	(4.470)	(2.157)	(1.123)	-	-	-	(9.013)
Cancelación	-	-	-	-	(2.208)	-	-	(2.208)
Reclasificaciones	-	-	-	(397)	31.777	-	-	31.380
Saldos al 31/12/2006	18.173	28.363	22.650	8.578	37.970	44.561	425	160.720

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 que cumplan un determinado período de tiempo en servicio (véase nota 4 (l)). El importe registrado a 31 de diciembre de 2006 asciende a 19.436 miles de euros, de los cuales un total de 18.173 miles de euros se presentan en el capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" y 1.263 miles de euros en el de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo"

En el epígrafe "Fondo para pagos derivados del ERE"se recoge el valor actual de los compromisos futuros con vencimiento a largo plazo a 31 de diciembre de 2006 como consecuencia del ERE 2006 – 2010 (véase nota 4(m)) por importe de 28.363 miles de euros, siendo el importe registrado a corto plazo por este concepto de 4.470 miles de euros, que se incluye en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo". El importe de los gastos de personal reflejados en la cuenta de resultados por este concepto en 2006 es de 40.749 miles de euros (véase nota 20) y de 477 miles de euros en gastos financieros. Los pagos realizados en el ejercicio 2006 por la modalidad 2 citada en la nota 4(m) ascienden a un total de 6.792 miles de euros y a 1.601 miles de euros por la modalidad 1.

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 2006 con su personal y con el personal jubilado y prejubilado de RENFE ,de acuerdo con

el Convenio suscrito con Renfe-Operadora el pasado día 8 de noviembre de 2006, en relación con el derecho del personal cuando accede a la condición de pasivo de viajar en ferrocarril con unos precios reducidos (véase nota 4(n)) y cuyo importe total asciende a 24.807 miles de euros, de los cuales 22.650 miles de euros tienen vencimiento a largo plazo , elevándose a 2.157 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". La dotación de este fondo en el ejercicio 2006 se ha realizado por un importe de 22.180 miles de euros con cargo al epígrafe de gastos extraordinarios y por un importe de 2.627 miles de euros con cargo a gastos de personal, en función de la calificación del personal como pasivo o activo al cierre del ejercicio.

El desglose por colectivos es el siguiente:

	Miles de euros
Personal pasivo anterior a 31 de diciembre de 2004 (50% del coste)	17.064
Personal pasivo posterior a 31 de diciembre de 2004	5.116
	22.180
Compromisos devengados con el personal activo	2.627
Total	**24.807**

El epígrafe "Provisión para litigios" recoge básicamente aquellos importes estimados para hacer frente a diversas reclamaciones judiciales. Las reclasificaciones incluidas en este epígrafe corresponden a los traspasos de aquellos saldos que la Entidad clasificaba dentro del epígrafe "acreedores a corto plazo" y por su naturaleza se enmarcan en el concepto de provisiones para riesgos y gastos, correspondiendo, en su mayor parte, a reclamaciones judiciales.

El epígrafe "Otros" de las Provisiones para gastos de personal recoge básicamente el valor del pasivo actuarial estimado a 31 de diciembre de 2006 como consecuencia de la variación de las hipótesis de crecimiento del índice de precios al consumo en los años 2001 a 2006 utilizadas en el proceso de externalización de los compromisos por complemento de pensiones y jubilaciones anticipadas (véase nota 4 (m)). La provisión por los compromisos por revalorización de pensiones por importe de 1.123 miles de euros cuyo pago se ha producido en enero de 2007 se recoge en el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo".

El epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" recoge, además de lo ya mencionado en esta nota, la provisión para la aportación al Patrimonio Histórico Español que se menciona en la nota 10 (a) por importe de 17.592 miles de euros, la provisión por los compromisos de revalorización de pensiones por importe de 1.123 miles de euros, cuyo pago se ha producido en enero de 2007 y el valor estimado de los intereses de demora en el pago de certificaciones de obras y expropiaciones por importe de 13.887 miles de euros.

La sociedad consolidada Comfersa está obligada a realizar revisiones estructurales en sus vagones de ferrocarril cada dos y seis años. Debido a esto, dota las oportunas provisiones para grandes reparaciones en función del gasto real que supuso la última revisión estructural, realizada en el ejercicio 2000 para parte de los vagones de la Sociedad. La dotación se registra linealmente en el período comprendido entre la última revisión y la siguiente. En el ejercicio 2006 ha realizado revisiones de seguridad en distintos vagones por un importe de 49 miles de euros.

Adicionalmente, el Grupo ha concedido avales a terceros por un importe total de 158.270 miles de euros. La Dirección de la Entidad Dominante no espera que surjan pasivos exigibles de cuantía significativa, como consecuencia de las referidas garantías.

14. Deudas con entidades de crédito

Recogen básicamente, la deuda contraída por ADIF con el Banco Europeo de Inversiones, previa autorización del Estado, para financiar las inversiones en inmovilizado material contempladas en el Plan de Actuación Plurianual (PAP).

Al 31 de diciembre de 2006 el detalle de este epígrafe es como sigue:

		Miles de euros		
		Vencimiento		Saldo dispuesto a tipo de cambio al 31-12-06
	Interés	A corto Plazo	A largo plazo	
Préstamos en moneda extranjera	0,47% a 3,96%	37.943	101.523	139.466
Préstamos en euros	3,44% a 5,07%	27.512	2.926.588	2.954.100
Préstamos con entidades de crédito por arrendamiento financiero	-	1	-	1
Efectos descontados	-	502	-	502
Línea de Crédito	-	854	-	854
Intereses devengados pendientes de vencimiento		15.107	-	15.107
Total deudas con entidades de crédito		**81.919**	**3.028.111**	**3.110.030**

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	Miles de euros
2007	66.812
2008	59.968
2009	54.480
2010	52.527
Después de 2010	2.861.136
	3.094.923

El tipo de interés medio del pasivo del Grupo ADIF al 31 de diciembre de 2006 es del 3,57 % anual.

Al 31 de diciembre de 2006, el límite de las líneas de crédito que el grupo tenía concedidas por entidades financieras, asciende a un importe total de 145.552 miles de euros, que al cierre del ejercicio 2006 se han dispuesto por 854 miles de euros.

Al 31 de diciembre de 2006, el grupo tiene concedida de Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A. una línea de descuento de efectos, de acuerdo con el siguiente detalle:

Miles de euros		
Límite	Saldo Dispuesto	Saldo Disponible
600	502	98

15. Otras deudas no comerciales

El saldo de este epígrafe del balance de situación presenta el siguiente desglose:

	Miles de euros
Proveedores de inmovilizado	1.039.167
Acreedores por expropiaciones	49.973
Administraciones Públicas	149.023
Remuneraciones pendientes de pago	19.928
Otras deudas	74.791
Total	**1.332.882**

El saldo a 31 de diciembre de 2006 de la cuenta de proveedores de inmovilizado recoge la deuda por obras en activos propios por importe de 400.376 miles de euros y por inversiones realizadas por cuenta del Estado en la Red Ferroviaria de su titularidad por importe de 124.873 miles de euros. Se incluyen también en este epígrafe el importe de las facturas de proveedores de inmovilizado pendientes de recibir por un total de 513.918 miles de euros.

En acreedores por expropiaciones pendientes de pago se incluyen fundamentalmente los justiprecios aprobados a 31 de diciembre de 2006 y pendientes de pago.

El epígrafe de Administraciones Públicas presenta el siguiente desglose a 31 de diciembre de 2006:

	Miles de euros
Retenciones a cuenta del I.R.P.F. y Arrendamientos Urbanos	9.459
Organismos de la Seguridad Social acreedores	9.413
Seguridad social a cargo de la empresa pendiente de liquidar	6.234
Obligaciones de pago por ayudas F.E.D.E.R devengadas y pendientes de cobro para la financiación de inversiones en la Red de Titularidad del Estado	88.557
Hacienda Pública acreedora por Impuesto sobre Sociedades (nota 16)	3.388
Otros	31.972
Saldo a 31 de Diciembre de 2006	**149.023**

16. Situación fiscal

a) Impuesto sobre Sociedades

Desde el ejercicio 2000 ADIF ha venido presentando la declaración por el Impuesto sobre Sociedades en régimen de consolidación fiscal con sus sociedades dependientes. No obstante, en el ejercicio 2005, como consecuencia del proceso de segregación de Renfe - Operadora se produjo la pérdida del régimen de consolidación fiscal, por lo que ADIF va a tributar en el ejercicio 2006 por el régimen individual.

En febrero de 2007, ADIF ha recibido autorización para adoptar el régimen de consolidación fiscal para el ejercicio 2007 con su sociedad dependiente "Equipamientos de Espacios y Estaciones, S.A.", de la que posee el 100 % del capital social.

La base imponible determinada conforme a la legislación fiscal estará sujeta a un gravamen del 35%. 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 del ejercicio 2006 y la base imponible estimada para las declaraciones del Impuesto sobre Sociedades, que presentarán tras la aprobación de las cuentas anuales de ADIF y de las diferentes sociedades dependientes:

	Miles de euros
Resultado del ejercicio antes de impuestos	**(83.503)**
Ajustes de consolidación	16.764
Pérdida agregada antes de impuestos	**(66.739)**
Diferencias permanentes	412
Diferencias temporales del ejercicio consideradas como permanentes	80.107
Diferencias temporales de ejercicios anteriores consideradas como permanentes	(110.748)
Base contable agregada	
Positiva	17.379
Negativa	(114.347)
Diferencias temporales:	
Generadas en el ejercicio	2.264
Reversión de ejercicios anteriores	(2.271)
Base imponible fiscal agregada	
Positiva	17.372
Negativa	(114.347)
Cuota agregada sobre base imponible positiva al 35%	6.080
Deducciones	(304)
Cuota líquida agregada	5.776
Retenciones y pagos a cuenta	(15.613)
Pagos a cuenta imputadas por A.I.E., A.E.I.E. y U.T.E.	(1)
Impuesto sobre sociedades a cobrar (nota 8 (c))	**(13.226)**
Impuesto sobre sociedades a pagar (nota 15)	**3.388**
Gasto por Impuesto sobre Sociedades	
Base contable agregada al 35%	6.083
Diferencias temporales de ajustes de consolidación	(1.483)
Deducciones	(304)
Ajustes por cambio de tasa impositiva y otros	815
Total gasto por Impuesto sobre Sociedades	**5.111**

El detalle de las diferencias temporales en el reconocimiento de gastos e ingresos a efectos contables y fiscales consideradas como permanentes, es como sigue:

	Miles de euros
Con origen en el ejercicio:	
Provisión para insolvencias	711
Provisión para riesgos y gastos	20.811
Provisiones para obligaciones con el personal pasivo	58.585
Total	**80.107**
Con origen en ejercicios anteriores:	
Provisión para insolvencias de deudores	(3.676)
Provisión para riesgos y gastos	(15.224)
Provisiones para obligaciones con el personal pasivo	(91.848)
	(110.748)

ADIF, siguiendo un criterio de prudencia, no registra el efecto impositivo anticipado de las diferencias temporales y, por tanto, las mismas se tratan, desde un punto de vista contable, como diferencias permanentes. Al 31 de diciembre de 2006, por tanto los impuestos anticipados corresponden a los generados por las Sociedades dependientes integradas en la consolidación.

El movimiento de los impuestos anticipados originados por las diferencias temporales es como sigue:

	Miles de Euros				
	Saldo al 31.12.05	**Altas**	**Reversión**	**Cambio de tasa Ajuste por cambio en el tipo impositivo**	**Saldo al 31.12.06**
Impuesto sobre beneficios anticipado	957	2.265	(795)	(815)	1.612
Impuesto sobre beneficios anticipado	**957**	**2.265**	**(795)**	**(815)**	**1.612**

Con fecha 29 de noviembre de 2006, el Boletín Oficial del Estado ha publicado la Ley 35/2006 del Impuesto sobre la Renta de Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio. La reforma entra en vigor a principios del año 2007. La Disposición final

segunda en su punto 11 establece que con efectos para los períodos impositivos que se inicien a partir de 1 de enero de 2007 el tipo general de gravamen en el Impuesto sobre Sociedades será del 32,5 por ciento y del 30 por ciento para los períodos impositivos iniciados a partir de 1 de enero de 2008. Ajuste por cambio en el tipo impositivo incluye el efecto de registrar los impuestos anticipados a 31 de diciembre de 2006 a los tipos esperados en los que revertirán o se aplicarán.

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

Ejercicio	**Entidad de origen**	**Miles de euros**	**Plazo máximo para compensar**
1998	RENFE Y EQUIDESA	63.710	2013
1999	RENFE Y EQUIDESA	105.053	2014
2000	RENFE Y EQUIDESA	70.046	2015
2001	RENFE Y EQUIDESA	27.805	2016
2002	EQUIDESA	4	2017
2003	EQUIDESA	7	2018
2004	GIF Y EQUIDESA	49.747	2019
2005	ADIF Y EQUIDESA	136.265	2020
2006	ADIF Y EQUIDESA	114.347	2021
		566.984	

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 (véase nota 1 (e)).

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. Sin embargo, el importe final a compensar por dichas pérdidas fiscales pudiera ser modificado como consecuencia de la comprobación limitada de los ejercicios en que se produjeron. El balance de situación consolidado adjunto no recoge el posible efecto fiscal de la compensación de pérdidas.

ADIF dispone de las siguientes deducciones pendientes de aplicar por doble imposición de dividendos:

Ejercicio	Entidad de origen	Miles de euros	Plazo máximo para compensar
2002	RENFE	1.678	2009
2003	RENFE	1.002	2010
2004	RENFE	1.215	2011
2005	ADIF	675	2012
2006	ADIF	5.840	2013
		10.410	

Las deducciones del período 2002 – 2004 corresponden, de acuerdo con lo dispuesto en la Orden Ministerial FOM/2909/2006, al 50% de las deducciones por doble imposición atribuidas a RENFE en dicho período (véase nota 1 (e)).

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:

Ejercicio	Entidad de origen	Miles de euros	Plazo máximo para compensar
2001	GIF	1.216	2016
2002	GIF	673	2017
2003	GIF	692	2018
2004	GIF	405	2019
2005	ADIF	115	2020
2006	ADIF	194	2021
		3.295	

b) Impuesto sobre el valor añadido

En diciembre de 2005, ADIF optó por la aplicación de la regla de prorrata especial para el año 2006. 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.

En aplicación de la sentencia de 6 de octubre de 2005 del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, que ha dejado parcialmente sin efecto la reforma de determinados artículos de la Ley del Impuesto sobre el Valor Añadido que se llevó a cabo mediante la Ley 66/1997 de 30 de diciembre, y de la Resolución 2/2005 de la Dirección General de Tributos de 24 de noviembre, que interpreta la referida sentencia, ADIF ha solicitado, con fecha 20 de abril de 2006, y 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 derogada reforma de este impuesto antes citada.

Como consecuencia de lo anterior, la Dependencia de Control Tributario y Aduanero de la Delegación Central de Grandes Contribuyentes de Madrid notificó, con fecha 18 de octubre de 2006, la comunicación del inicio de actuaciones de comprobación e investigación de la solicitud de devolución del impuesto sobre el valor añadido de los ejercicios 2002 a 2004, que tendrán carácter parcial ya que se limitarán a la aplicación de la regla de prorrata por parte de la Entidad en esos ejercicios.

Igualmente, la Dependencia de Control Tributario y Aduanero de la Delegación Central de Grandes Contribuyentes de Madrid notificó, con fecha 13 de septiembre de 2006, la comunicación del inicio de actuaciones de comprobación e investigación de la solicitud de devolución del impuesto sobre el valor añadido del ejercicio 2005, que tendrán carácter parcial ya que se limitarán a la aplicación de la regla de prorrata por parte de ADIF en los ejercicios 2001 a 2005.

El 14 de marzo de 2007 se suscribieron dos actas de conformidad por cada uno de los procedimientos de comprobación antes indicados. En la primera de éstas, la Agencia Tributaria realiza la propuesta de liquidación con resultado de devolución a favor del ADIF como sucesor universal del GIF, del Impuesto sobre el Valor Añadido, ejercicios 2002 a 2004, por importe de 435.856 miles de euros. En la segunda acta realiza también una propuesta de liquidación con resultado de devolución por el Impuesto sobre el Valor Añadido, ejercicio 2005, a favor de ADIF por importe de 260.919 miles de euros. Estos importes fueron cobrados por la Entidad ADIF el 27 de marzo de 2007.

c) Ejercicios abiertos a inspección

Durante el ejercicio 2002, la Oficina Nacional de Inspección (actualmente Dependencia de Control Tributario y Aduanero de la Delegación Central de Grandes Contribuyentes) realizó diversas actuaciones de comprobación de las declaraciones fiscales de RENFE correspondientes al período 1998 – 2000 existiendo las siguientes liquidaciones recurridas en vía económico-administrativa y contencioso-administrativa:

- Impuesto sobre el Valor añadido:

Ejercicio	**Situación**	**Importe de las actas (1) (miles de euros)**
Ejercicio 1998	Pendiente de recurso contencioso ante la Audiencia Nacional	110.434
Ejercicios 1999 y 2000	Pendiente de recurso contencioso ante la Audiencia Nacional	142

(1) Incluye cuota e intereses

- Impuesto sobre Sociedades:

Ejercicio	Situación	Importe de las actas (miles de euros)
Ejercicio 1998	Pendiente de recurso contencioso ante la Audiencia Nacional	Sin cuota
Ejercicio 1999	Pendiente de recurso contencioso ante la Audiencia Nacional	Sin cuota
Ejercicio 2000	Pendiente de recurso contencioso ante la Audiencia Nacional	Sin cuota

Con fecha 8 de julio de 2005 fue notificada la resolución del Tribunal Económico Administrativo Central, por el Impuesto sobre el Valor Añadido de los ejercicios 1998, 1999 y 2000 que estimaba parcialmente las reclamaciones presentadas por RENFE, anulando las liquidaciones efectuadas por la Oficina Nacional de Inspección y disponiendo la emisión de una nueva liquidación. ADIF ha recurrido la resolución de este Tribunal Administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Con fecha 30 de junio de 2006, la Dependencia de Control Tributario y Aduanero de la Delegación Central de Grandes Contribuyentes ha notificado a ADIF, como ejecución de la Resolución del párrafo anterior, una nueva liquidación tributaria en concepto del Impuesto sobre el Valor Añadido de los ejercicios 1998, 1999 y 2000, por importe de 119.030 miles de euros, que incluye cuota e intereses, frente a la cual se ha procedido a presentar una nueva reclamación económica-administrativa ante el Tribunal Económico Administrativo Central y del que corresponderían a ADIF, en aplicación de la Orden Ministerial FOM 2909/2006, de 19 de septiembre de 2006, un importe total de 59.515 miles de euros. La Dirección de ADIF no ha registrado ninguna provisión por este concepto al considerar que dicho recurso será estimado.

Al 31 de diciembre de 2006, ADIF tiene abiertos a inspección los ejercicios correspondientes al periodo 1998-2006 para los principales impuestos que le son aplicables.

Adicionalmente, la entidad pública empresarial GIF tiene abiertos a inspección los ejercicios correspondientes al periodo 2000-2004 del Impuesto sobre Sociedades y 2001-2004 del Impuesto sobre el Valor Añadido

Las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación tienen abiertos a inspección los cuatro últimos ejercicios para todos los impuestos que le son de aplicación.

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

17. Importe neto de la cifra de negocios

El detalle del importe neto de la cifra de negocios de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidadas del ejercicio 2006, es como sigue:

	Miles de euros
Canon por utilización de la red ferroviaria de interés general	105.317
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias	55.871
Total Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios	161.188
Ingresos por administración de la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado	635.395
Ingresos por actuaciones de inversión por cuenta del Estado	332.788
Tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros	13.353
Otros Ingresos	42.887
Total cifra de negocio	**1.185.611**

a) Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios (nota 1 g))

El detalle de los ingresos por liquidación de cánones ferroviarios devengados en el ejercicio 2006 desglosado por las distintas modalidades establecidas en la Orden FOM/898/2005, es el siguiente:

	Miles de euros
Canon por utilización de infraestructura:	
Canon de acceso	1.410
Canon por reserva de capacidad	56.067
Canon de circulación	29.815
Canon por tráfico	18.025
	105.317
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones:	
Canon por utilización de estaciones	49.438
Canon por estacionamiento y utilización de andenes	4.362
Canon por utilización de vías de apartado	122
Canon de paso por cambiadores de ancho	1.949
	55.871
Total	**161.188**

A 31 de diciembre de 2006 se encuentran pendientes de liquidación y cobro cánones ferroviarios por un importe total de 13.799 miles de euros (véase nota 8 (a)), de los cuales una cifra de 9.222 miles de euros corresponden al canon por utilización de la red ferroviaria de interés general y 4.577 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 convenio suscrito el 28 de febrero de 2006 entre el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Economía y Hacienda y ADIF para la gestión y mantenimiento de la red ferroviaria de titularidad estatal (véase nota 1(c)).

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 (véase nota 6).

18. Otros Ingresos de explotación

Otros ingresos de explotación en 2006 comprenden lo siguiente:

	Miles de euros
Suministros	225.144
Alquileres y servicios	139.652
Servicios en terminales	71.760
Beneficios por venta de inmovilizado	56.298
Servicios en estaciones	54.928
Prestación de servicios informáticos	7.544
Otros ingresos de explotación	51.141
	606.467

19. Otros intereses e ingresos asimilados

Los intereses e ingresos asimilados en 2006 comprenden lo siguiente:

	Miles de euro
Intereses de inversiones financieras temporales	91.503
Intereses de cuentas corrientes	10.148
Otros ingresos e intereses	2.656
	104.307

20. Gastos de personal

Los gastos de personal en 2006 comprenden lo siguiente:

	Miles de euro
Sueldos y Salarios	451.201
Seguridad social y fondos de colaboración	135.435
Indemnizaciones ERE 2006-2010	40.749
Otros gastos	32.586
	659.971

El número medio de empleados durante el ejercicio 2006, distribuido por categorías es como sigue:

Categoría	Número
Dirección	37
Personal de estructura	1.596
Mandos intermedios	2.397
Niveles 3-10 y otras actividades y categorías	11.289
	15.319

21. Otros gastos de explotación

Los otros gastos de explotación en 2006 comprenden lo siguiente:

	Miles de euros
Inversiones en la Red de titularidad del Estado	286.199
Reparaciones y conservación de la infraestructura	269.471
Energía de tracción	167.585
Servicios de atención a viajeros	52.508
Gastos de convenios operadores ferroviarios	44.972
Suministros	40.086
Servicios profesionales independientes	16.127
Alquileres y cánones	24.286
Gastos ligados al tráfico	10.569
Publicidad y relaciones públicas	13.971
Otros gastos de explotación	15.158
	940.932

La cuenta "Inversiones en la Red de Titularidad del Estado" incluye el coste de las obras de inversión realizadas en el ejercicio. Según se indica en la nota 17, los ingresos por este concepto en el ejercicio 2006 ascienden a 332.788 miles de euros. La cantidad restante se debe fundamentalmente a los aprovisionamientos por importe de 35.055 miles de euros, así como a los trabajos efectuados por personal propio.

Debido a que la auditoría de cuentas anuales de 2006 de ADIF, es contratada por la IGAE, la Entidad no desglosa gasto alguno por este concepto. Sociedades con vínculos con el auditor de cuentas a los que hace referencia la disposición adicional decimocuarta de la Ley de medidas de reforma del sistema financiero han devengado durante 2006 honorarios por otros servicios por importe de 277 miles de euros.

El gasto correspondiente a las auditorias de las otras empresas del grupo esta conformado de la siguiente forma:

	Miles de euros
Honorarios de auditoría de KPMG Auditores, S.L.	32
Honorarios de auditoría de Ernst & Young	40
	72

Los honorarios devengados por gastos de auditoría de las sociedades puestas en equivalencia ascienden a 173 miles de euros.

22. Gastos financieros

Los gastos financieros en 2006 comprenden lo siguiente:

	Miles de euro
Intereses por préstamos a largo plazo	78.197
Intereses de demora en expropiaciones	5.314
Intereses de liquidación en contrato de obra	2.432
Otros gastos financieros	1.393
	87.336

23. Resultados extraordinarios

Los resultados extraordinarios en 2006 comprenden lo siguiente:

	Miles de euro
Ingresos:	
Subvenciones de capital traspasadas al resultado del ejercicio (nota 12)	33.920
Ingresos de carácter extraordinario	3.708
Ingresos de ejercicios anteriores	27.729
Total Ingresos Extraordinarios	65.357
Gastos:	
Variación provisiones del inmovilizado inmaterial, material y cartera de control y pérdidas del inmovilizado	(10.086)
Pérdidas procedentes del inmovilizado material, inmaterial y de control	(1.817)
Gastos de carácter extraordinario	(29.328)
Gastos de ejercicios anteriores	(15.390)
Total Gastos Extraordinarios	56.621
Total resultados extraordinarios positivos	**8.736**

En Ingresos de carácter extraordinario se incluye la compensación económica por resolución anticipada de contratos de alquiler de fibra óptica por importe de 2.782 miles de euros.

En Gastos de carácter extraordinario la Entidad ha registrado 2.514 miles de euros en concepto de gastos de viaje de ocio realizados por el personal de ADIF así como un total de 22.180 miles de euros correspondientes a la dotación de un fondo para compromisos futuros por viajes de ocio del personal pasivo. Este fondo ha sido constituido en 2006 tal y como se explica en las nota 4 (n) y 13.

En los epígrafes de gastos e ingresos de ejercicios anteriores se incluyen, entre otros conceptos, las modificaciones en las estimaciones efectuadas en ejercicios anteriores por gastos e ingresos de explotación, como consecuencia de su definitiva liquidación o de la nueva información disponible.

También se han registrado como otros gastos extraordinarios un total de 1.655 miles de euros correspondiente al importe abonado al Banco Europeo de Inversiones por la cancelación anticipada de operaciones financieras concertadas en ejercicios anteriores a tipos de interés fijo muy superiores a los existentes actualmente en los mercados financieros.

En el epígrafe "Variación de las provisiones de inmovilizado material, inmaterial y cartera de control", se incluye una provisión por depreciación de inmovilizado material por importe de 10.071 miles de euros correspondiente a la corrección valorativa de un inmovilizado material cuyo valor de mercado a 31 de diciembre de 2006 era inferior al valor de adquisición.

24. Retribución de los miembros del Consejo de Administración de la Entidad Dominante

En el ejercicio 2006, los importes por todos los conceptos devengados por los Consejeros de la Entidad Dominante en todas las sociedades del Grupo ascienden a 356 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 Dominante 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.

Los Administradores de las sociedades del grupo han devengado en el ejercicio 2006, en concepto de dietas, salarios y remuneraciones, un importe de 137 miles de euros aproximadamente.

Asimismo, ADIF no mantiene ningún compromiso por seguros de vida, planes de pensiones y similares con los miembros del Consejo de Administración en su calidad de Consejeros.

25. Información Medioambiental

Al 31 de diciembre de 2006 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 el ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2006 no se han recibido subvenciones de naturaleza medioambiental.

La Dirección de la Entidad Dominante 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 2006.

En Madrid, a 18 Julio de 2007

Fdo: Antonio González Marín
Presidente

adif

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINSTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Detalle de empresas del grupo y asociadas
31 de diciembre de 2006

Miles de euros

Nombre	Actividad	% de Participación Directo	% de Participación Indirecto	Coste de Participación	Fondos Propios (c)	Beneficio (pérdida) ejercicio 2006
METODO DE CONSOLIDACIÓN GLOBAL						
Equipamientos de Espacios y Estaciones, S.A. (EQUIDESA) (d) Plaza Ruiz Picasso 1, Madrid	Gestión inmobiliaria	100%		5.449	7.513	(47)
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA) (a) c/ Av ciudad de Barcelona 81,Madrid	Enajenación y manipulación de materiales innecesarios	65%		78	3.484	2.035
REDALSA, S.A. (a) c/ General Solchaga sn;P.I.Argales, Valladolid	Soldadura y regeneración de carril	52%		188	4.431	220
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA) (a) c/ Paseo de la Habana 138, Madrid	Investigación ferroviaria..	51%	10,74%	153	17.526	6.294
Comercial del Ferrocarril, S.A.(COMFERSA) (a) General Perón 29 Madrid	Promoción y explotación de equipamientos comerciales	51%		2.657	16.134	2.918
Coin Asesores, S.A. Madrid, Avda. General Perón nº 29	Servicios de consultoría y otros– Actualmente en proceso de cese de sus actividades.		51%	430	430	10
Total participaciones superiores al 50%				**8.955**		
METODO DE CONSOLIDACIÓN POR PUESTA EN EQUIVALENCIA						
Alta Velocidad ESPAÑA-PORTUGAL AEIE(c) Miguel Angel 21 Madrid	Estudios técnicos, económicos y financieros de los Corredores Oporto-Vigo y Madrid-Lisboa-Oporto	50%		1.513	2.805	(42)
Cartagena AVE, S..A. (c) c/Teniente Flomesta sn;Murcia	Gestión inmobiliaria	50%		300	601	1
Murcia AVE, S.A. (c) c/Teniente Flomesta sn;Murcia	Gestión inmobiliaria	50%		300	601	1
Soluciones Logísticas Integrales (SLISA) (c) c/ San Bernardo 97-99, Madrid	Almacenamiento, depósito y distribución de mercancías	40,34%		358	1.663	356
Nuevos Espacios Comerciales, S.A. (NECSA) (c) ctra Fuencarral a Alcobendas M-603 Km 3,800 Alcobendas Madrid	Gestión inmobiliaria	40%		10.730	29.183	1.620
Areas Comerciales en Estaciones (c) Plaza Carlos Trías Bertrán 7, Madrid	Gestión inmobiliaria	40%		903	2.216	(15)
Nuevas Estaciones Ferroviarias (c) ctra Fuencarral a Alcobendas M-603 Km 3,800 Alcobendas Madrid	Gestión Inmobiliaria	40%		400	1.021	8

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINSTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Detalle de empresas del grupo y asociadas
31 de diciembre de 2006

Miles de euros

Nombre	Actividad	% de Participación Directo	% de Participación Indirecto	Coste de Participación	Fondos Propios (c)	Beneficio (pérdida) ejercicio 2006
Renfurbis (a) c/ General Pardiñas 73,Madrid	Gestión inmobiliaria	40%		2.022	11.577	4.273
Promociones Residenciales Sofetral, S.A. (c) c/ Trías Beltrán 7, Madrid	Gestión inmobiliaria	40%		1.399	7.387	1.143
Tricéfalo (a) c/ Paseo de la castellana 83-85, Madrid	Gestión inmobiliaria	40%		3.606	7.008	(567)
Bano Real (a) c/ Princesa 2 ;Madrid	Gestión inmobiliaria	40%		1.463	4.481	775
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A. (c) c/ Acera del Casino 9, Granada	Gestión inmobiliaria	40%		120	635	159
Terralbina Inmobiliaria, S.A. (a) C/ Alberche 6, Madrid	Gestión inmobiliaria	40%		841	2.142	29
Aguilas Residencial S.A. (a) Bahía de la Concha 2;Madrid	Gestión inmobiliaria	40%		720	3.817	1.733
Residencial Langa, S.A. (a) c/ Leire 20, Pamplona	Gestión Inmobiliaria	40%		140	375	(55)
Centro Estación Miranda, S.A. (c) c/Ronda del Ferrocarril 91; Miranda de Ebro Burgos	Gestión Inmobiliaria	40%		1.200	2.936	(15)
Desarrollo Inmobiliario Castilla-La Mancha, S.A. (a) c/ General Pardiñas 73,Madrid	Gestión Inmobiliaria	40%		481	2.135	793
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A. (a) c/ Angel Gelán 2, Sevilla	Gestión Inmobiliaria	40%		6.720	16.595	(111)
Promociones Inmobiliarias Renfapex 2000, S.A.(a) c/Alcalá 235,Madrid	Gestión Inmobiliaria	40%		481	3.340	319
Vias y Desarrollos Urbanos, S.A. (a) Plaza de España 1 1°, Burgos	Gestión Inmobiliaria	40%		3.801	10.385	369
Inarenas Proyectos Inmobiliarios, S.A. (a) c/ Bahía de la Concha 2,Madrid	Gestión Inmobiliaria	40%		360	1.124	(31)
Necsoren, S.A. (c) Av. Europa 18, Alcobendas Madrid	Gestión Inmobiliaria	40%		60	64	(4)
León Alta Velocidad 2003, S.A. (c) Av República Argentina 34,León	Instalaciones integración Alta Velocidad en León	37,50%		229	539	(6)
Logroño Integración FF.CC. 2002, S.A. (c) c/Vara del rey 41bis,Logroño	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Logroño	37,50%		225	508	(10)
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003,S.A. (c) plaza del Temple 1, Valencia	Instalaciones integración Alta Velocidad en Valencia	37,50%		225	593	(4)
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. (c) c/ Jesús Rivera Meneses 1, Valladolid	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Logroño	37,50%		225	181	(210)
Zaragoza Alta Velocidad 2003 (c) Plaza Antonio Beltrán Martínez 1, Zaragoza	Gestión Inmobiliaria	37,50%		225	581	-

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINSTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Detalle de empresas del grupo y asociadas
31 de diciembre de 2006

Miles de euros

Nombre	Actividad	% de Participación Directo	% de Participación Indirecto	Coste de Participación	Fondos Propios (c)	Beneficio (pérdida) ejercicio 2006
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A. (b) Gerona 28 2° ;Alicante	Gestión Inmobiliaria	37,50%		225	-	-
Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A. (c) c/ Segadors 2,5°; Barcelona	Gestión Inmobiliaria	37,50%		225	600	-
Ingeniería y Economía del transporte, S.A. (INECO) (a) Paseo de la Habana 138,Madrid	Redacción de proyectos de ingeniería civil e industrial de índole ferroviario. Asesoramiento en función de Consulting	21,91%		1.049	55.095	13.297
Estacionamientos de Zona, S.A. Gerona, Ctra. De la Greu s/n	Explotación de un aparcamiento en Gerona		25,5%	60	519	336
Trenmedia, S.A. Madrid, calle fernando Rey, 3 (Pozuelo de Alarcón)	Explotación publicitaria		25%	588	1.213	11
Otras participaciones		-	-	311	-	-
Total participaciones comprendidas entre el 20% y el 50%				**41.505**		
TOTAL				**50.460**		

(a) Cuentas anuales auditadas a 31 de diciembre de 2006.
(b) No se dispone de cuentas anuales auditadas a 31 de diciembre de 2006.
(c) Cuentas anuales provisionales a 31 de diciembre de 2006.
(d) Cuentas anuales formuladas pendientes de auditoría a 31 de diciembre de 2006
(d) En la columna de Fondos Propios está incluido el resultado del ejercicio 2006

Este anexo I forma parte integrante de la nota 2 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2006, junto con la cual debe ser leído.

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

INFORME DE GESTIÓN

EJERCICIO 2006

ÍNDICE

1. Nuevo modelo ferroviario 1
   1.1. Grupo Empresarial de Adif 1
      1.1.1.El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias: naturaleza, régimen jurídico y funciones 1
      1.1.2.Sociedades dependientes 3
   1.2. Ley del Sector Ferroviario 7
   1.3. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2006-2010 (PEIT) 8
   1.4. Plan Estratégico de Adif 2006-2010 10
   1.5. Contrato-programa 2007-2010 entre la AGE y Adif 13
   1.6. Actuaciones básicas de desarrollo del modelo ferroviario 15
2. Actuaciones en las diversas áreas de actividad 16
   2.1. Construcción de líneas de alta velocidad 16
   2.2. Proyectos y construcción de líneas convencionales 22
   2.3. Mantenimiento de infraestructura 24
   2.4. Circulación 26
   2.5. Estaciones de viajeros 28
   2.6. Terminales de mercancías 30
   2.7. Patrimonio y urbanismo 31
   2.8. Telecomunicaciones y energía 33
3. Actividad económica 35
   3.1. Ingresos y gastos 35
   3.1.1 Adif 35
   3.1.2. Resto Sociedades 39
   3.2. Inversiones 41
   3.3. Financiación de la Unión Europea 43
   3.4. Contratación 44
   3.5. Participaciones de Adif 46
4. Otras actuaciones de gestión 50
   4.1 Actividades de I+D+i 50
   4.2. Seguridad 53
   4.3. Calidad y medioambiente 54
   4.4. Recursos humanos 56
   4.4.1. Adif 56
   4.4.2. Resto de Sociedades 61
   4.5. Convenios con Renfe Operadora 62
   4.6. Otros convenios y acuerdos de colaboración 63
5. Consejo de Administración 64

1. NUEVO MODELO FERROVIARIO.

1.1. GRUPO EMPRESARIAL DE ADIF.

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

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

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

a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deben formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General, si así se establece en la correspondiente resolución del Ministerio de Fomento que determine su establecimiento o modificación, y su construcción siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y, en todo caso, con arreglo a lo que disponga el Ministerio de Fomento.

b) La construcción de las infraestructuras ferroviarias, con recursos del Estado o de un tercero, conforme al correspondiente convenio.

c) La administración de las infraestructuras de su titularidad y de las que se le encomienden mediante el oportuno convenio.

d) El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.

e) La explotación de los bienes de su titularidad, de los que le sean adscritos y de aquellos cuya gestión se le encomiende.

f) La elaboración y publicación de la declaración sobre la red, en los términos previstos en la Ley del Sector Ferroviario y en sus normas de desarrollo.

g) La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias que lo soliciten y la celebración de acuerdos marcos con aquellas.

h) La emisión de informes con carácter previo al otorgamiento, por el Ministerio de Fomento, de las licencias de empresas ferroviarias y de las autorizaciones para prestar servicios que se hayan declarado de interés público, en los casos previstos en la Ley del Sector Ferroviario.

i) El otorgamiento de los certificados de seguridad, cuando así se determine por el Ministerio de Fomento.

j) La elaboración de las instrucciones y circulares necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

k) La prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario, la fijación de las tarifas por su prestación y el cobro de las mismas.

l) El cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias.

m) La gestión, liquidación y recaudación de las tasas, de conformidad con lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario.

n) La cooperación con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional.

o) La celebración, con las empresas ferroviarias, de acuerdos marco.

p) El establecimiento de las pautas que regulen el procedimiento para realizar la investigación de los accidentes ferroviarios que le correspondan.

q) La elaboración de un informe anual que contemple todos los incidentes y accidentes producidos como consecuencia de la prestación del servicio de transporte ferroviario.

r) La elaboración de un plan de contingencias que recoja las medidas necesarias para reestablecer la situación de normalidad en caso de accidente, de fallo técnico o de cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario.

s) La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen respecto de la actuación del mismo.

t) Cuantas otras le atribuya la normativa aplicable.

1.1.2. SOCIEDADES DEPENDIENTES

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, actuar como contratista en determinadas actividades relacionadas con el ferrocarril, participar en otros negocios sinérgicos con las actividades principales ajenos al ferrocarril.

La participación de Adif en esta sociedad es del 65%, siendo el 35% restante de RENFE Operadora.

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 Adif y sus empresas filiales; la gestión e inserción de la publicidad en publicaciones editadas por Adif o filiales, la distribución de la publicidad institucional y comercial de Adif y filiales; 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.

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; todas aquellas actividades que se relacionen directa o indirectamente con la función principal atribuida a Adif.

La participación de Adif en esta sociedad es del 52%, de ACERALIA el 26% y el resto de participaciones corresponden a diversas empresas constructoras.

TECNOLOGÍA E INVESTIGACIÓN FERROVIARIA S.A. (TIFSA)

Su objeto social es dar impulso al desarrollo de la investigación ferroviaria, creación de tecnología propia en las áreas de material motor rodante o auxiliar, vía e instalaciones, especialmente de seguridad y sistemas de control de tráfico mediante la utilización de medios propios o cooperación ajena. Especial atención al diseño de sistemas, proyectos y dirección de ejecución de prototipos en las áreas citadas, pudiendo desarrollar cualquier actividad necesaria o conveniente para el mejor desarrollo de estas misiones. Cualquier otra actividad que guarde relación directa o indirecta con las anteriores mediante participaciones en otros negocios, sociedades o empresas.

La participación de Adif en esta sociedad es del 51%, siendo el 49% restante de INECO.

EQUIPAMIENTOS DE ESPACIOS Y ESTACIONES S.A. (EQUIDESA)

Su objeto social es la promoción y el desarrollo de operaciones inmobiliarias.

Esta Sociedad no tiene actividad desde finales de 1998.

La participación de Adif en esta sociedad es del 100%.

COIN ASESORES S.A.

Su objeto social es la gestión y disposición de bienes y servicios relacionados con cualquier actividad de transporte terrestre y comunicaciones, realización de trabajos de consultoría , estudios de organización y formación de recursos humanos, estudios de marketing y de mercado, sondeos de opinión, informes económicos financieros y comerciales etc...

La sociedad no tiene actividad, y está en proceso de liquidación.

La participación de Comfersa en esta Sociedad es del 100%.

EMPRESAS ASOCIADAS

Nombre	Actividad	Porcentaje de Participación
AEIE Alta Velocidad ESPAÑA-PORTUGAL	Estudios técnicos, económicos y financieros de los Corredores Oporto-Vigo y Madrid-Lisboa-Oporto	50%
Cartagena AVE, S.A.	Gestión Inmobiliaria	50%
Murcia AVE, S.A.	Gestión Inmobiliaria	50%
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)	Almacenamiento, depósito y distribución de mercancías	40,34%
Nuevos Espacios Comerciales, S.A. (NECSA)	Gestión inmobiliaria	40%
Areas Comerciales en Estaciones, S.A.	Gestión inmobiliaria	40%
Nuevas Estaciones Ferroviarias, S.A.	Gestión Inmobiliaria	40%
Renfurbis, S.A.	Gestión inmobiliaria	40%
Promociones Residenciales Sofetral, S.A. (c)	Gestión inmobiliaria	40%
Tricefalo, S.A.	Gestión inmobiliaria	40%
Bano Real, S.A.	Gestión inmobiliaria	40%
Renfosuna, S.A.	Gestión inmobiliaria	40%
Terralbina, S.A.	Gestión inmobiliaria	40%
Aguilas 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 Desarrollo Inmobiliario, S.A.	Gestión Inmobiliaria	40%
Renfapex, S.A.	Gestión Inmobiliaria	40%
Vias y Desarrollos Urbanos, S.A.	Gestión Inmobiliaria	40%
Inarenas Proyectos Inmobiliarios, S.A.	Gestión Inmobiliaria	40%
Necsoren, S.A.	Gestión Inmobiliaria	40%
León Alta Velocidad 2003, S.A.	Instalación integración Alta Velocidad en León	37,50%
Logroño Integración FFCC, S.A.	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Logroño	37,50%
Valencia Alta Velocidad 2003, S.A.	Instalaciones integración Alta Velocidad en Valencia	37,50%
Valladolid Alta Velocidad 2006 S.A.	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Valladolid	37,50%
Zaragoza AVE, S.A.	Gestión Inmobiliaria	37,50%
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A.	Gestión Inmobiliaria	37,50%
Barcelona Sagrera AVE, S.A.	Gestión Inmobiliaria	37,50%
Ineco, S.A.	Redacción de Proyectos de Ingeniería civil e industrial de índole ferroviaria. Asesoramiento en función de consulting	21,91%
Estacionamientos de Zona S.A. (participación indirecta)	Explotación aparcamiento	25,50%
Trenmedia S.A. (participación indirecta)	Explotación publicitaria	25,00%

1.2. LEY DEL SECTOR FERROVIARIO

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

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

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

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

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

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

1.3. PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES 2006-2020.

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 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 trasporte.

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 Plan, el 90% de la población tendrá a menos de 50 kilómetros una estación de alta velocidad y todas las capitales de provincia tendrán acceso a la misma. El concepto de altas prestaciones del PEIT implica que se trata de líneas con doble vía electrificada, de alta velocidad, (conforme a los requisitos de la Directiva Europea), de ancho UIC, y que, en la mayor parte de los casos, permiten la explotación en tráfico mixto de viajeros y mercancías.

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

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

1.4. PLAN ESTRATÉGICO DE ADIF 2006-2010.

En sintonía con el PEIT el Plan Estratégico de Adif (PE), que comenzó a elaborarse en el ejercicio 2005, es nuestra hoja de ruta para el nuevo escenario surgido tras la entrada en vigor de la L.S.F. y la aprobación por el Gobierno del Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte para el periodo 2006-2020, siendo el fruto de la reflexión interna de toda la entidad. Consolida a Adif como una empresa con vocación de servicio público y supone la asunción del compromiso de ofrecer un sistema de transporte eficiente, competitivo, moderno, que responde a las necesidades de movilidad de la sociedad, y que impulse el

equilibrio territorial, la productividad y la dinamización de la economía, fomentando así un crecimiento sostenible a largo plazo en beneficio de los ciudadanos.

Líneas de actuación.

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

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

Rentabilidad social.

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

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

Horizonte 2010.

El trabajo de Adif se fundamenta en la existencia de dos tipos de redes diferentes en función de los diferentes negocios, una red de altas prestaciones y otra convencional. En el horizonte de 2010 existirá una red de altas prestaciones de 2.200 km que tendrá que cubrir

los corredores clave y operar de forma autosuficiente, para dar respuesta a las demandas del mercado; y otra convencional.

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

Cifras económicas.

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

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

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

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

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

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

Objetivos.

Se persigue los siguientes objetivos:

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

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

Aportaciones económicas del Estado.

El Contrato-Programa asegura aportaciones económicas por valor de 11.884 millones de €. A la red convencional se dedicarán 5.565,7 millones de € destinados al

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

Compromisos de Adif.

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

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

Valoración de la prestación del servicio.

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

- Calidad de la vía
- Fiabilidad de las instalaciones
- Disponibilidad de las instalaciones

- Accidentalidad
- Puntualidad.

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 documento de Declaración sobre la Red, 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, se fijan las cuantías exigibles, su repercusión y devengo y su régimen de liquidación y pago.

Licencias ferroviarias.

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

Hasta 31 de diciembre de 2006 habían presentado solicitudes de licencia de empresa ferroviaria para el transporte de mercancías 9 empresas, habiéndose concedido a 7 de ellas (Renfe Operadora, Comsa Rail Transport S.A., Continental Rail S.A., Acciona Rail Services S.A., Activa Rail S.A., Tracción Rail S.A. y Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos S.A.) estando a final del año las restantes pendiente de subsanación de la documentación presentada. Asimismo, 6 empresas presentaron solicitud de habilitación para la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria como operador distinto de las empresas ferroviarias, habiéndose concedido a 3 de ellas (Transfesa, Logística y Transporte Terroviario S.A. y Container Rail S.A.) estando a final de año en tramitación las 3 restantes..

2. ACTUACIONES EN LAS DIVERSAS ÁREAS DE ACTIVIDAD.

2.1. CONSTRUCCIÓN DE LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD.

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

- Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, encomendada por acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 23 de mayo de 1997. Con posterioridad, el 9 de abril de 1999, se excluye de la encomienda anterior el subtramo Figueras-Frontera Francesa por integrarse éste en el tramo Figueras-Perpignan, en virtud del acuerdo entre los Gobiernos de España y Francia de fecha 10 de octubre de 1995.
- Nuevo acceso ferroviario al Norte y Noroeste de España: Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo por acuerdos del Consejo de Ministros de fechas 18 de septiembre de 1998 y 31 de julio de 1999.
- Nuevo acceso ferroviario Córdoba-Málaga por acuerdo de 31 de julio de 1999.

- Nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante: Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia por acuerdo de 17 de septiembre de 1999.
- Línea de alta velocidad León-Asturias, tramo La Robla-Pola de Lena (Variante Pajares), del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02).
- Línea de alta velocidad del País Vasco, del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02).
- Línea de alta velocidad a Galicia, del Corredor Norte/Noroeste, tramo Orense-Santiago (Acuerdo de 20/12/02).
- Línea de alta velocidad Madrid-Cáceres / Mérida-Badajoz, del Corredor de Extremadura, tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres (Acuerdo de 20/12/02).
- Línea de alta velocidad del Corredor Mediterráneo, tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia (Acuerdo de 20/12/02).
- Línea de alta velocidad Soria-Calatayud, del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02).
- Línea de alta velocidad a Ávila, desde Ávila hasta su conexión con la Línea de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02).
- Línea de alta velocidad Bobadilla-Granada (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de 12 de enero de 2006).

Mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006, se encomienda al Adif la construcción de los tramos de líneas ferroviarias siguientes:

- Línea de alta velocidad Madrid-Asturias, tramo Venta de Baños-León-Asturias (excluida la Variante de Pajares).
- Línea de alta velocidad Madrid-País Vasco/Frontera Francesa, tramo Valladolid-Burgos-Vitoria.
- Línea de alta velocidad del Corredor Mediterráneo, tramo límite de la Región de Murcia-Murcia.

- Línea de alta velocidad Madrid-Extremadura/Frontera Portguesa, tramo Cáceres-Mérida-Badajoz.

Asimismo, en la citada Resolución se deja sin efecto las encomiendas efectuadas al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), en la actualidad referidas al Adif, para la construcción y administración de la Línea de alta velocidad Corredor Norte-Noroeste, tramo Soria-Calatayud, y la Línea de alta velocidad a Ávila, desde Ávila hasta su conexión con la Línea de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid.

Las principales actuaciones del año 2006 y la situación al cierre del ejercicio se describe a continuación.

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

a) Puestas en explotación.

En el mes de marzo entró en servicio el by pass de Lleida y cambiador de ancho de Puigverd de Lleida con una longitud de 14,4 km. El cambiador ha permitido introducir en la relación Madrid-Barcelona a los nuevos trenes ALVIA con una reducción importante en el viaje que pasó a ser de 4 h.30 m. El 18 de Diciembre entró en explotación el tramo Lleida-Roda de Bará con 80 nuevos Km en explotación incluyendo la nueva estación de Camp de Tarragona y el doble cambiador dual de Roda de Bará. Con las nuevas instalaciones el viaje Madrid-Tarragona pasa a realizarse en 2 h.53 m. Mientras que la relación Madrid-Barcelona se recorre en 4 h.

b) Obras en curso y proyectos finalizados.

Durante 2006 se han finalizado 13 tramos de plataforma entre Tarragona y Barna-Sants y se continúan, a buen ritmo, el resto de los tramos hasta Barcelona que quedarán finalizados, todos ellos, antes de finalizar 2007. En el año se ha comenzado a montar vía desde Olerdola hacia Barcelona, de igual forma que se continua la instalación de catenaria desde Roda a Barcelona y las instalaciones de seguridad y comunicaciones del mismo tramo. También ha comenzado la obra civil de la subestación de tracción eléctrica de Sant Boi de Llobregat. Asimismo, en 2006 se ha finalizado el proyecto de montaje de vía del tramo Sant Joan d'Espi-Barcelona Sants

En el tramo Barcelona-Figueres han continuado su ejecución los 7 tramos de plataforma ya contratados que finalizarán a lo largo de 2007. Se han iniciado los proyectos de construcción de base de montaje para el tramo Barcelona-Figueres así como los de electrificación, subestaciones de tracción eléctrica, instalaciones de seguridad y comunicaciones que quedarán, todos ellos, finalizados durante 2007. En plataforma se han

finalizado los proyectos de 6 tramos entre Barcelona-La Roca en la provincia de Barcelona y entre Sant Juliá de Ramís-Pontos en la de Girona.

Línea de alta velocidad Madrid-Valladolid-País Vasco/Frontera Francesa.

a) Madrid-Segovia-Valladolid.

Durante 2006 se han finalizado 4 tramos de plataforma: Fuencarral-Canto Blanco, Canto Blanco-Tres Cantos, Tres Cantos-Colmenar Viejo y Soto del Real-Miraflores de la Sierra, este último correspondiente al viaducto de Arroyo del Valle, finalizándose también, los trabajos de plataforma correspondientes al tramo Miraflores de la Sierra-Segovia en el que se incluyen el PAET de Soto del Real, viaducto de Majalahita y túneles de Guadarrama, iniciándose los trabajos de montaje de vía tanto en túneles como en obra exterior. Se han iniciado los trabajos de montaje de vía, electrificación e instalaciones de comunicaciones en los 4 tramos en los que se ha finalizado la plataforma. Asimismo, se han iniciado los trabajos correspondientes a la remodelación de vías de Chamartín y el tramo 0 de enlace con Fuencarral, incluyendo tanto las modificaciones necesarias de vías de ancho ibérico como las de plataforma y vía de ancho UIC.

Se continúa con los trabajos correspondientes a la nueva estación de Segovia en su primera fase de arquitectura, instalaciones, urbanización y andenes, estando previsto el inicio de la segunda, teleindicadores, C.C.T.V., megafonía, cronometría, medios de elevación mecánica, alumbrado, señalética, aparcamiento y acometida para primeros de 2007. Conjuntamente con esta actuación se está ejecutando el montaje de vías de la estación enlazando el tramo ya montado entre túnel de la Fuentecilla y Valdestillas con la boca Norte de los túneles de Guadarrama.

Se han iniciado los trabajos correspondientes a plataforma del tramo Valdestillas-Río Duero, incluyendo los tres viaductos sobre los ríos Adaja, Cega y Duero, conjuntamente con el cambiador de anchos de Valdestillas, y los trabajos correspondientes a la remodelación de vías de la estación de Valladolid Campo Grande, habiéndose ejecutado los de acondicionamiento de la cabecera Norte que han permitido el inicio de los trabajos del cambiador de anchos de la misma cabecera.

b) Y Vasca.

Durante 2006 se han iniciado los trabajos correspondientes al primer tramo adjudicado de plataforma, Arrazua/Ubarrundia-Legutiano, subtramo II, de 5,2 km. Se inició la licitación de las obras de ejecución del proyecto de construcción de plataforma de los tramos Legutiano-Escoriatza, subtramos I y II, Escoriatza-Aramaio, Aramaio-Mondragón,

Mondragón-Elorrio y Abadiño-Durango, con un total de 24,3 km. Se están redactando los proyectos correspondientes a 6 tramos entre Vitoria y Bilbao por un total de 24,7 km, con previsión de licitación en el año 2007.

Nuevo acceso ferroviario Córdoba-Málaga.

a) Puestas en explotación.

Se ha finalizado y se puso en servicio el 16 de diciembre de 2006 el tramo de 100 Km. entre Almodóvar del Río y Antequera. En el tramo existen dos estaciones: Puente Genil-Herrera y Antequera- Santa Ana, disponiéndose en esta última de un cambiador dual que conecta con la línea de ancho ibérico a Málaga y Algeciras y con la línea a Granada. El centro de regulación y control instalado en Antequera Santa Ana dotado de todos los sistemas de seguridad y de protección al tren imprescindibles para conseguir una explotación ferroviaria segura y regular, además de los sistemas de telecomunicaciones fijas y móviles, así como la infraestructura para operadores públicos de telefonía móvil. El enlace de la instalaciones de seguridad con las de la LAV Madrid-Sevilla, ejecutando las modificaciones correspondientes en los instalaciones, enclavamientos y telemandos existentes para conseguir la necesaria adecuación con la nueva línea de Alta Velocidad. Igualmente se encuentran en servicio las dos subestaciones de tracción eléctrica de Almodóvar del Río y La Roda una vez puestas en servicio las líneas de alimentación y subestaciones de REE.

Con las nuevas instalaciones, los tiempos de viaje Madrid a Málaga, Algeciras y Granada se reducen notablemente, pasando a realizarse en 3 h. 53 a Málaga, en 5h. 18 a Algeciras y en 4h. 30 a Granada.

Asimismo se ha puesto en servicio Vialia Estación de Málaga María Zambrano el 27 de noviembre de 2006.

c) Obras en curso y proyectos finalizados.

En la actualidad se realizan las obras de impermeabilización de los túneles de Abdalajís, se están ejecutando los falsos túneles de la boca norte y sur, y el resto de obras auxiliares. El proyecto de acceso a Málaga (3 Km.) permitirá el paso de la futura línea de alta velocidad (formada por dos vías de ancho internacional) y de la línea actual (formada por dos vías de ancho ibérico), a través de un túnel de 1.932 m de longitud. Las obras de montaje de vía se iniciaron en abril de 2006 y ya se han tendido 34,6 Km. de vía doble que están en primera nivelación. Las obras de las instalaciones de electrificación y de señalización, seguridad y telecomunicaciones de este tramo (2ª fase) se iniciaron entre febrero y julio de 2006.

Desde Antequera a los Prados las obras de plataforma están terminadas, a excepción de los túneles de Abdalajís. Se ha concluido la perforación de ambos tubos, así como las galerías de conexión entre túneles. El haz de vías sur de la estación de Málaga, que consta de cuatro vías en ancho ibérico con posibilidad de cambiar a ancho internacional, se puso en servicio el 1 de noviembre de 2.006, junto con las vías provisionales del trayecto.

Nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante.

Durante el año 2006 en la relación Madrid-Valencia se han contratado un total de 11 tramos de obras para la ejecución de la plataforma, por un total de 107,9kilómetros. Así, únicamente restan por contratar 6 tramos de Plataforma para completar el enlace Madrid-Valencia. Se han recepcionado un total de 47,4 Km. de plataforma, correspondientes a 6 tramos; concretamente: Gabaldón-Villanueva de la Jara, La Gineta-Albacete, Requena-Siete Aguas, L´Enova-La Pobla Larga, La Pobla Larga-Alzira y Accesos a Alcira (fase 1).

Asimismo, en este ejercicio se han redactado los proyectos básicos y constructivos de las bases de montaje de vía de Albacete y Requena con el objetivo de supervisarlos, aprobarlos y licitarlos en el primer cuatrimestre de 2007, y en el último trimestre de 2006 se han redactado los pliegos de condiciones para la redacción de los proyectos constructivos para el montaje de vía de 4 tramos con el objetivo de adjudicar los contratos correspondientes en el primer trimestre de 2007.

En el último trimestre de 2006 se ha iniciado la redacción de los proyectos constructivos, correspondientes a los tramos Motilla-Valencia y Motilla-Albacete de las instalaciones de la Línea, distribuidas en los conceptos siguientes: catenaria, subestaciones y telemando de energía, señalización y telecomunicaciones fijas, telefonía móvil GSM-R y detectores.

Resto de líneas de alta velocidad.

Respecto de la Variante de Pajares durante el ejercicio 2006 se ha continuado la ejecución de las obras de los túneles y del resto de obras de plataforma adjudicadas, siendo 50 el número de kilómetros en construcción a 31 de diciembre de 2006. Y para el eje Ourense-Santiago la situación era de 80km de obras de plataforma en ejecución y 6km en la fase de redacción del proyecto.

Como resumen el grado de ejecución de la red de alta velocidad al final del año 2006 se refleja en los cuadros siguientes:

EN SERVICIO	LONGITUD (km)
Madrid-Sevilla	471
Madrid-Roda de Bará	576
Córdoba-Antequera	100
Zaragoza-Huesca	79
Madrid-Toledo	21
TOTAL	**1.247**

EN EJECUCIÓN	LONGITUD (km)
Roda de Bará-Figueres	158
Madrid-Valladolid	168
Antequera-Málaga	55
Madrid-Levante	526
Vitoria-Bilbao-San Sebastián	20
Variante de Pajares	50
Ourense-Santiago	82
Bobadilla-Granada	22
TOTAL	**1.081**

2.2. PROYECTOS Y CONSTRUCCIÓN RED CONVENCIONAL.

Plan de seguridad en pasos a nivel.

Tiene como objetivo mejorar las condiciones de seguridad de las infraestructuras ferroviarias mediante la supresión y protección de los pasos a nivel existentes en la red ferroviaria pública. Forma parte de un programa de carácter continuo a lo largo del tiempo, compartido con otros organismos y entidades del sector público, con una distribución por todas las provincias con red ferroviaria, que se financia con los recursos económicos anuales que figuran en los Presupuestos Generales del Estado. En el ejercicio 2006 se han suprimido 158 pasos a nivel, se ha mejorado la seguridad en 97, mediante diferentes tipos de protección, y se han realizado actuaciones complementarias en otros 19 pasos a nivel.

Plan de mantenimiento integral y renovación de vías del ferrocarril.

Mediante este plan se realizan obras para mantener y renovar las líneas e instalaciones de ancho ibérico de titularidad del Estado, con el objetivo de mantener los parámetros de calidad de vía, fiabilidad y seguridad de esta red cuya conservación se encomienda a Adif. Forma parte de un programa continuo a lo largo del tiempo, compartido con otros organismos y entidades del sector público, con una distribución por todas las provincias con red ferroviaria y cuyas actuaciones de mejora se ejecutan, en algunos casos, mediante convenios o acuerdos de co-financiación con Comunidades Autónomas.

Las actuaciones más significativas del ejercicio 2006, en rectificación del trazado y renovación de vía e instalaciones, han sido:

- Convenio con la Xunta de Galicia: renovación de vía entre Lugo y Curtis, del tramo Lugo-Parga de la línea Palencia-La Coruña.

- Plan Especial de Extremadura: renovación de vía y sustitución de aparatos entre Mérida y Villanueva de la Serena, tramo Villanueva de la Serena-Guare de la línea Ciudad Real-Badajoz, y entre Mérida y Zafra tramo Mérida-Almendralejo de la línea Mérida-Los Rosales.
- Eje Sagunto-Teruel-Zaragoza, renovación de vía entre Villareal de Huerva y Cariñena..
- Red de Murcia: instalaciones de seguridad, (C.T.C., enclavamientos, bloqueos y radio comunicación tren-tierra) en el tramo Chinchilla-Cartagena y renovación de vía en el tramo Alquerias-Cartagena. Rehabilitación de vía entre Sangonera y Librilla y entre Cieza y Jabalí Nuevo. Instalaciones de seguridad entre Alicante y Murcia mercancías.
- Instalaciones del control de tráfico centralizado entre Fuentes de Ebro y Mora la Nova de la línea Madrid-Barcelona por Caspe.
- Instalaciones de seguridad, comunicaciones y CTC del triangulo Fuente Piedra-Bobadilla-Antequera..
- Dotación de B.A.U. con C.T.C. al trayecto Palencia-Mataporquera de la línea Palencia-Santander.
- Remodelación del complejo ferroviario de Valencia-Fuente San Luis.
- Instalaciones de seguridad y comunicaciones en los tramos Vic-Ripio-Puigcerdá de la línea Barcelona-Puigcerdá.

Otras actuaciones.

Como actuaciones de integración del ferrocarril en el entorno urbano realizadas en el ejercicio 2006, mencionar: las relacionadas con la nueva estación de cercanías Asamblea de Madrid-Entrevías y la reforma y ampliación del intercambiador de Embajadores entre el metro y la línea C-5 de cercanías de Madrid.

Las principales actuaciones derivadas del acceso de la alta velocidad a las ciudades se han realizado en las estaciones de Francia, Moncada-Bifurcación y San Andrés Condal, de Barcelona y en las instalaciones del centro de tratamiento de trenes de Cerro Negro en Madrid.

2.3. MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA.

Mantenimiento de infraestructuras líneas convencionales.

El mantenimiento de la infraestructura de la red convencional, propiedad del Estado, supone tres tipos básicos de actuaciones: mantenimiento preventivo, mantenimiento correctivo y actuaciones de mejora en la infraestructura (obras por cuenta del Estado).

En 2006 se ha profundizado en el modelo de gestión establecido en el Plan Estratégico de ADIF, estableciendo como objetivos de gestión conseguir la máxima fiabilidad, disponibilidad y seguridad de las infraestructuras ferroviarias a nuestro cargo, con un alto grado de calidad, respeto al medioambiente y eficiencia económica.

En cuanto a los objetivos de fiabilidad de las instalaciones y calidad de vía, se han alcanzado los niveles fijados como objetivos. La accidentalidad se ha mantenido dentro de los límites en lo relativo al número máximo de accidentes, tanto en trenes como en maniobras, imputables a la infraestructura.

Como se viene realizando desde años anteriores, hay que destacar los trabajos preventivos en la lucha contra incendios forestales. Estas actuaciones, enmarcadas dentro del respeto medioambiental que esta organización tiene hacia su entorno, suponen un importante esfuerzo económico y de colaboración con los diferentes organismos de la CC.AA. con competencias en esta materia.

Entre las actuaciones relacionadas con la gestión del negocio cabe destacar, el desarrollo de una aplicación informática que permite gestionar completamente el proceso de actuaciones de mejora (obras por cuenta del Estado), desde la planificación de las actuaciones hasta su recepción definitiva, optimizando la gestión de los recursos y mejorando los rendimientos.

Respecto a las actuaciones técnicas a lo largo del año 2006 cabe destacar:

- Instalación de sistema de Control de Tráfico Centralizado (CTC), Enclavamientos Electrónicos y Bloqueo Automático Banalizado (BAB) entre Villafria y Miranda.
- Rehabilitación de vía con sustitución de materiales en el tramo Burgos – Miranda de la línea Madrid - Irún
- Puesta en servicio del Bloqueo Automático Banalizado (BAB) y Telemando en el tramo Beasaín – Tolosa de la línea convencional Madrid - Irún

- Adecuación de las instalaciones de la Estación de Reus: sustitución de enclavamientos, renovación de vías generales, sustitución de desvíos y adecuación de catenaria en ambas cabeceras de la estación.
- Sustitución enclavamiento en estación de Tarragona
- Instalación subestación de tracción y obras complementarias en Valencia Nord.
- Sustitución de desvíos en la Estación de Silla, línea La Encina-Valencia.
- Rehabilitación de Vía en el trayecto Antequera – Loja
- Modernización y compensación de catenaria en el tramo La Cañada-Navalgrande.
- Renovación de vía en el tramo Castuera-Villanueva de la Serena de la línea Madrid-Badajoz.
- Renovación de las instalaciones de Vía, Instalaciones de Señalización, electrificación así como construcción de paso superior, en la estación de Villada
- Instalación de enclavamiento electrónico en la estación de Soto de Rey.
- Centralización en Puestos de Mando, dotación de detector de frenos agarrotados de detectores de caldeo

Además de estas actuaciones, destacar como actuaciones singulares los proceso de migración de la Telefonía Fija de varios operadores a Telefónica de España y de la Telefonía móvil del operador Movistar al operador Vodafone. Asimismo, las adquisiciones de medios de producción para el mantenimiento de la red: 17 vagonetas torre grúa automotoras para mantenimiento de catenaria; 14 dresinas con grúa para mantenimiento de vía y 2 bateadoras niveladoras y alineadoras.

Mantenimiento de infraestructura alta velocidad

En 2006 la gestión se ha centrado en conseguir la máxima fiabilidad, disponibilidad y seguridad de las infraestructuras ferroviarias de las líneas de Alta Velocidad Madrid-Sevilla y Madrid–Lérida, con un alto grado de calidad, respeto al medioambiente y eficiencia económica. Su actividad se ha visto incrementada al final del ejercicio por el inicio del mantenimiento de los tramos Córdoba–Antequera y Lérida–Roda.

Entre los hitos y magnitudes más significativas del año 2006 cabe destacar la redacción de pliegos y la celebración de concursos para la adjudicación de 8 contratos

plurianuales de mantenimiento del Eje Madrid - Andalucía y de 10 del Eje Madrid–Cataluña, por un importe total de más de 100 millones de €.

En estas líneas se han cumplido los objetivos establecidos para la fiabilidad de las instalaciones y calidad de vía. En relación a la accidentalidad, un año más no se ha producido ningún accidente tanto en trenes como en maniobras, imputables a la infraestructura. La media mensual de las averías totales en la línea Madrid-Sevilla en el conjunto de las instalaciones han supuesto una reducción del 3,8 % con respecto al año 2005, mientras que en la línea Madrid-Lérida ha supuesto una reducción del 22%. En cuanto a la circulación de trenes (AVE y TALGO) en la línea Madrid–Sevilla se ha pasado de una media de circulaciones diaria de 83 trenes a 103 en el 2006, lo que supone un incremento del 24% y en la línea Madrid–Lérida se ha pasado de una media diaria de 33,4 en 2005 a 37,3 en el 2006, que representa un incremento del 11%. Respecto a la puntualidad de trenes AVE resaltar que los retrasos imputables a Mantenimiento de Infraestructura son del 0,09% en la línea Madrid - Sevilla y del 0,3% en la línea Madrid - Lérida.

2.4. CIRCULACIÓN.

La actividad del negocio se enmarca en la gestión de la capacidad de la infraestructura ferroviaria y la prestación de servicios de circulación a operadores ferroviarios, que en 2006 se limita a Renfe-Operadora por ser el único operador existente.

Con la reorganización de Adif en 2006, Circulación pasó a encuadrarse en la nueva Dirección General de Explotación de la Infraestructura.

El escenario de gestión en el presente año ha tenido como hechos relevantes:

- El nuevo servicio comercial en línea de alta velocidad hasta Antequera, de Pta. de Atocha-Málaga/Granada/Algeciras, a partir del 17 de diciembre
- Nuevo servicio comercial en línea de alta velocidad Puerta de Atocha-Camp de Tarragona, a partir del 19 de diciembre
- Nuevo producto ALVIA entre Madrid y Barcelona en el mes de Mayo, con vehículos serie 120.
- Elevación de la velocidad máxima en la línea Madrid – Lleida

- Nueva línea de cercanías en Barcelona, C10 Barcelona França – Aeroport, desde el 22 de julio.
- Reorganización de los servicios comerciales desde el 28 de mayo y a lo largo de junio. Las lanzaderas de alta velocidad pasan a ser de media distancia.
- Variaciones en el equipamiento de la red orientadas a mejorar la seguridad en la circulación (aumento de km con bloqueo de control automático (BCA), bloqueo de señalización lateral (BSL), disminución del bloqueo telefónico (BT), extensión del control de tráfico centralizado (CTC), aumento del sistema de anuncio de señales y frenado automático (ASFA) , aumento de la comunicación tren-tierra,...)
- Obras en puntos de la Red, con especial repercusión de las realizadas para las nuevas líneas de alta velocidad, y en concreto el acceso a Barcelona.

En 2006 Circulación ha gestionado 185,1 millones de kms.-tren, lo que supone un incremento del 0,5% sobre el año anterior, a pesar de la pérdida de kms-tren por la conflictividad laboral de mes de abril, que afectó principalmente a Mercancías. Asimismo, hay que tener en cuenta que la reasignación de los servicios de lanzadera a media distancia, suponen un incremento de los km-tren en media distancia y un descenso igual en los km-tren de alta velocidad.

En cuanto a los niveles de puntualidad conseguidos, se han cumplido prácticamente todos los objetivos establecidos por operador y producto, con la excepción de Euromed.

- Servicio de alta velocidad en larga distancia: AV Madrid - Sevilla cerró con 99,7% superando su objetivo. Se alcanzó tres meses el 100% (febrero, mayo y octubre) y el peor mes junio con 99,1% debido a una avería en la electrificación. AV Madrid - Cataluña alcanzó 98,5% cumpliendo su objetivo y el Talgo 200 (5 min) Madrid - Málaga superó su objetivo con 95,7%, que es el mejor valor de su historia.
- Servicio de larga distancia convencional: la global a 10 min. con 95,83% supera objetivo y queda en un nivel similar al del año anterior. Por productos a 5 min. supera objetivos salvo en Euromed, que queda en 91,4%, 4,1 puntos por debajo del objetivo. La principal causa de perdida de puntualidad, como en años anteriores, es la avería de instalaciones de seguridad (17%), que va seguida de las influencia de las limitaciones de velocidad (11%) y las averías de los vehículos (9%).

- Servicio de alta velocidad en media distancia Madrid - Toledo, Madrid - Puertollano y Córdoba - Sevilla (3 min.): alcanza 99,7% superando su objetivo.
- Servicio de media distancia convencional: supera el objetivo global a 5 min. con 96,3%, quedando tanto Regional con 97,3%, como R. Exprés con 95,3% por encima de objetivo.

Este volumen de tráfico gestionado con altos niveles de puntualidad, se ha conseguido además cumpliendo con los objetivos de seguridad en la circulación establecidos para el ejercicio.

En otro ámbito, Circulación ha continuado contribuyendo al desarrollo del modelo ferroviario con actuaciones tales como la actualización de la Declaración sobre la Red y el Manual de Capacidades, participación en la elaboración de informes previos al otorgamiento de las licencias de empresas ferroviarias y habilitaciones para solicitar capacidad de infraestructura ferroviaria, y adjudicación de la capacidad necesaria para facilitar a los nuevos operadores ferroviarios la entrada en el sistema ferroviario español (formación y prácticas de su personal de conducción, pruebas de sus vehículos, simulaciones comerciales, etc.).

Asimismo, ha realizado el desarrollo y seguimiento de los convenios que afectan a Circulación (Convenio del Acuerdo de Nivel de Servicio, ayuda en accidentes, prestación de servicio en estaciones adscritas a Circulación, Patrimonio y ciertas estaciones de ADIF gestionadas por Cercanías, y prestación de servicio al ADIF (Circulación) de tracción por parte de Renfe–Operadora), y ha introducido mejoras en el proceso sistemático de cálculo de cánones por utilización de infraestructuras ferroviarias.

2.5. ESTACIONES DE VIAJEROS.

Estaciones centra su actividad en la gestión de las estaciones de viajeros en dos vertientes: por un lado, contribuyendo al desarrollo del transporte ferroviario ofreciendo a los viajeros y operadores un servicio de calidad en estaciones, cada vez más integradas en la ciudad, y por otro, maximizando la rentabilidad de los espacios en las estaciones, desarrollando actividades comerciales a través de las dos marcas existentes actualmente: Vialia y Tiendas de la Estación.

Durante el ejercicio 2006 la actividad ha estado muy marcada por la realización de obras y puesta en funcionamiento con plena operatividad de estaciones, para su total

adaptación en el momento de la puesta en servicio de nuevos tramos de alta velocidad. En estè sentido, a lo largo de todo el año, se han continuado las obras de ampliación de Barcelona Sants, consistente en la adaptación de vías y andenes e incremento de la superficie destinada a los viajeros, para la adecuación de dicha estación a la llegada de la alta velocidad, prevista para finales de 2007. Todo ello, minimizando los efectos de las mismas sobre las condiciones de prestación de servicios a los clientes en la estación. Con motivo de la puesta en servicio de los tramos Lleida-Tarragona y Córdoba-Antequera, de las nuevas líneas de alta velocidad a Barcelona y a Málaga, respectivamente, en diciembre fueron inauguradas las estaciones de nueva construcción de Camp de Tarragona, Puente Genil–Herrera y Antequera Santa Ana.

En el mes de noviembre se llevó a cabo la inauguración del Vialia Estación María Zambrano en Málaga, estación concebida como un conjunto de espacios de uso ferroviario con una zona comercial y de ocio, un hotel de cuatro estrellas y áreas de tránsito. Su diseño potencia la intermodalidad de la alta velocidad con los trenes de cercanías (con servicios al aeropuerto), la estación de autobuses y las futuras líneas de metro. Se han iniciado los trabajos previos de acondicionamiento de terreno, retranqueo de vías, reubicación de superficies, demolición de naves, etc, que se prolongarán hasta el tercer trimestre del 2007, para el comienzo de las obras del futuro edificio Vialia Estación de Albacete. Estas actuaciones vienen a consolidar la línea de impulso a los proyectos Vialia, habiéndose celebrado el décimo aniversario de la puesta en servicio del primero de ellos ubicado en la Estación Intermodal Abando Indalecio Prieto.

Respecto al área de inversiones, cabe destacar los trabajos de rehabilitación del edificio histórico de Cádiz y la adjudicación de obras de mejora y adecuación en la estación de Castellón de la Plana. A su vez, hay que resaltar el avance en obras de las nuevas estaciones de Miribilla y Llamaquique, así como los trabajos de remodelación y mejora en Azuqueca.

En la línea de mejora de calidad del servicio se han licitado las obras de ejecución del telemando centralizado de los sistemas de información al viajero en un total de seis terminales ferroviarias de la Gerencia Territorial Sur. Asimismo, se ha creado un nuevo canal de información de servicios al cliente (CISAC) que pone a disposición de los puntos de información, venta y atención al cliente, la documentación necesaria para optimizar el desempeño de sus funciones. Por último mencionar que dentro del marco suscrito entre el

Adif y el IMSERSO para facilitar la accesibilidad de los viajeros en las estaciones, se han efectuado mejoras de accesibilidad entre andenes en las estaciones de Avila, Mérida y Badajoz.

Por otra parte, durante el ejercicio 2006 han sido renovadas por AENOR todas las certificaciones de calidad existentes, según la norma ISO 9001:2000, así como la certificación de la totalidad de la Dirección Ejecutiva. Se ha mantenido la implantación del sistema de gestión ambiental en las 8 gerencias, implementado en un total de 16 estaciones, y han sido renovadas por AENOR las certificaciones según la norma ISO 14001:2004, ampliándose dicha certificación a Jerez de la Frontera, con lo que pasan a ser un total de 9 estaciones certificadas.

2.6. TERMINALES DE MERCANCÍAS.

Durante 2006, la actividad ha tenido como hito relevante la aplicación a la facturación de los servicios adicionales y complementarios prestados en las terminales de mercancías, de las primeras tarifas provisionales aprobadas por el Consejo de Administración de Adif, de 28 de octubre de 2005.

Asimismo, se ha avanzado en la obtención de las tarifas definitivas, definiendo la nueva unidad de medida de las maniobras y realizando medidas mensuales de la misma, cuya aplicación se aplaza hasta la aprobación del marco general tarifario, previsiblemente en 2007.

En el marco de las relaciones con Renfe-Operadora, destaca el inicio de la facturación mecanizada de los servicios prestados tanto a Renfe Operadora como a sus clientes finales, así como la contabilización automatizada de dichos servicios con imputación por terminal (centro contable) y cuenta. Se ha dado asimismo un paso adelante, llegando a un acuerdo en los criterios que se aplicarán para medir los indicadores de calidad acordados con Renfe Operadora, y que servirán de base para el establecimiento de objetivos en 2007, tanto para el conjunto de terminales como para cada una de las 36 terminales del grupo I.

En cuanto a las certificaciones de calidad, en 2006 AENOR ha certificado que el sistema de gestión de la calidad adoptado por Terminales de Mercancías para los servicios adicionales, complementarios y auxiliares prestados en la totalidad de las terminales de Adif del grupo I, es conforme a las exigencias de la norma española UNE-EN ISO 9001:2500.

La mejora de la eficiencia operativa de la Dirección, se ha centrado en la determinación y asignación de las áreas de almacenamiento de UTIS para 34 terminales. La mejora de la gestión se ha centrado en el desarrollo e implantación de la cuenta de resultados de cada una de las 36 terminales del grupo I, que permitirá disponer de información más precisa para la gestión de las terminales.

La innovación también ha tenido cabida en los proyectos de la Dirección, que ha llevado a cabo una primera experiencia piloto en la terminal de mercancías de Soto de Rey de un sistema de control remoto, vía radio, para el establecimiento de itinerarios en vías de maniobras.

Dotándose de las infraestructuras necesarias, se ha dado un paso más en la construcción de la nueva terminal de Lugo, adjudicada en el Consejo de Administración de Adif del 29 de septiembre, por un importe de 7,2 millones de € y un plazo de ejecución de 10 meses.

Por último mencionar un proyecto clave que está llevando a cabo junto con Planificación Estratégica, consistente en la definición de la estrategia de terminales en base al análisis de la evolución futura del segmento de mercancías y el impacto de la entrada de nuevos operadores ferroviarios, puertos secos y terminales privadas. En octubre de 2006 se ha contratado el estudio correspondiente, que marca el inicio del proyecto.

2.7. PATRIMONIO Y URBANISMO.

Durante el año 2006 la Dirección de Patrimonio y Urbanismo participó en el proceso de concertación con Renfe-Operadora para la segregación de los activos de RENFE, que culminó con la publicación de la orden del Ministerio de Fomento FOM 2909/2006 de 19 de septiembre, iniciándose en el último trimestre del año las reuniones preparatorias para la creación de los grupos de trabajo que desarrollarán las directrices marcadas en la citada orden ministerial.

Respecto a la participación en las sociedades creadas para el desarrollo de las redes arteriales ferroviarias y su integración urbana, en el presente año se han creado dos nuevas sociedades, Cartagena Alta Velocidad S.A. y Murcia Alta Velocidad S.A., que se unen a las ocho ya existentes. En cuanto a las 15 sociedades inmobiliarias en las que Adif participa se ha continuado con el desarrollo de las promociones que se realizan en 27 ciudades,

mejorando los resultados las expectativas iniciales, y a lo largo del año se han lanzado las últimas promociones que faltaba iniciar (Barcelona, Málaga y Miranda de Ebro), las cuales arrancan con las mejores previsiones de éxito.

En el capítulo de establecimiento de acuerdos con otras administraciones u organismos, durante 2006 se han formalizado convenios urbanístico-ferroviarios en Canfranc, Cartagena, Cuenca, Granollers, Langreo, León, Lugo, Mieres, Miranda de Ebro, Murcia, Requena, Sitges, Tortosa y Villanueva de la Serena, y se han promovido cuatro convenios para la creación de Vías Verdes en Chipiona (Cádiz), Rota (Cádiz), Merindades (Burgos) y en Almería.

En el ámbito de la gestión urbanística, se ha participado en el seguimiento de los procesos de los planes urbanísticos, formulando propuestas, sugerencias y alegaciones en aquellos casos en que se ha considerado procedente, con objeto de conseguir la adecuada calificación para los suelos administrados por Adif, tanto desde el punto de vista de adecuación al ferrocarril como de rentabilidad económica, todo ello de acuerdo con criterios de integración urbana del ferrocarril y de colaboración con el Gobierno en la política de generación de suelos para vivienda protegida.

Por otra parte y dentro de la actividad de mantenimiento y actualización del inventario de bienes inmuebles de Adif, se ha incluido en el mismo la documentación correspondiente a la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa en los tramos Madrid-Calatayud y Ricla-Zaragoza. Asimismo se ha incorporado documentación de las líneas Baeza-Utiel, Calera y Chozas-Logrosán, Santander-Cidad Dosante y Alicante-Alcoy. En lo que corresponde al programa anual de mantenimiento, se han actualizado un total de 376 unidades de inventario, de las cuales 188 corresponden a recintos ferroviarios situados en ciudades.

Respecto al GIS (sistema de información geográfica) se ha profundizado en dotarle de herramientas que complementan la integración de actividades, incorporando ortofotos, planimetría catastral y mejorando los tiempos de respuesta en las conexiones con los servidores de mapas disponibles en Internet.

En cuanto a la actividad de administración y gestión patrimonial, se han iniciado los planes estratégicos de vivienda, comercialización y contratación de arrendamientos, que tienen como objetivos la regeneración de activos inmobiliarios para su gestión homogénea y

eficiente, la mejora de los procedimientos en la contratación de arrendamientos, el estudio en profundidad de los 50 contratos que generan el 50% de los ingresos totales por esta actividad y la creación de nuevas oportunidades que maximicen la rentabilidad del patrimonio inmobiliario.

Finalmente señalar que, en los procesos de calidad en que está inmersa la Dirección de Patrimonio y Urbanismo, el sistema de gestión de calidad fue auditado por AENOR, obteniendo, de acuerdo a la Norma ISO 9001/2000 la certificación del sistema y de cuatro procedimientos específicos: inventario, desafectaciones, enajenaciones inmobiliarias y expropiaciones.

2.8. TELECOMUNICACIONES Y ENERGIA.

En el año 2006 ha continuado el período de estabilidad iniciado el año anterior, en el sector de telecomunicaciones y por tanto en el negocio, lo cual ha permitido cumplir todos los objetivos económicos establecidos.

Telecomunicaciones

En línea con la política del negocio, la mayor parte de las actuaciones desarrolladas se han enfocado a mejorar la calidad del servicio prestado a los clientes con el objetivo de conseguir altos niveles de fiabilidad de la red y mejorar la información y atención al cliente.

Entre las realizadas, las más importantes son:

- Soterramiento de fibra óptica en el trayecto Valencia – Tarragona.
- Puesta en servicio del sistema de supervisión de fibra óptica en los anillos metropolitanos.
- Obras de mejora y robustecimiento de fibra óptica en los túneles de Navalgrande, Zumárraga y La Bruja.
- Extensión del sistema de supervisión y control de suministro de energía eléctrica a 87 parques de telecomunicaciones.
- Integración en el Centro de Atención Permanente, de la supervisión y control de las instalaciones en el tramo Madrid–Lleida de la L.A.V. Madrid–Barcelona puesta a disposición de los operadores de Telefonía Móvil para la cobertura de los servicios GSM y UMTS.

- Coordinación de los trabajos de instalaciones y de equipamiento necesario para dotar de telefonía GSM y servicio UMTS a los tramos Lleida–Roda de Bará de L.A.V. Madrid–Barcelona y Córdoba–Antequera de la L.A.V. Córdoba– Málaga.

- Firmado un acuerdo marco para alquiler de fibra óptica con un cliente importante y cerradas las negociaciones para la firma de los correspondientes contratos o acuerdos marcos con otros dos clientes.

Una herramienta importante para verificar que la Dirección cumple con su objetivo de mejora de la calidad del servicio, será la encuesta de satisfacción de clientes, cuyo expedientes de contratación se inició en octubre.

La mejora de la gestión se ha centrado en el desarrollo de un sistema avanzado de clientes, que en 2006 se ha concretado en el inicio del expediente para la contratación del sistema. Asimismo, la orientación estratégica del negocio se plasma en la continuación del proyecto de desarrollo del cuadro de mando integral, como herramienta para la implantación de la estrategia del negocio.

Energía

En el área de Servicios Energéticos, las principales actuaciones han continuado centrándose en la racionalización de la gestión de la energía eléctrica y del combustible de tracción, habiéndose establecido las tarifas correspondientes a los servicios complementarios de "suministro de la corriente de tracción" y "suministro de combustible".

En relación con la gestión de la energía eléctrica los hitos más relevantes han sido:

- Puesta en operación del proyecto piloto de gestión y facturación del gasto de energía eléctrica de tracción a los operadores ferroviarios. Después de la instalación de 29 equipos móviles y del puesto central, se ha validado el correcto funcionamiento del sistema.

- Se ha avanzado en la fiabilidad del sistema de telemedida de la energía eléctrica contratada por Adif, permitiendo disponer del 97% de las curvas de carga en el concentrador secundario.

- Se ha firmado con Renfe Operadora un convenio para la prestación del servicio de suministro de energía de usos distintos de tracción.

- Se ha dado los primeros pasos para la puesta en marcha de la función de ahorro energético, que permitirá identificar las principales fuentes de ineficiencia en el consumo energético y las acciones de mejora a implantar.

En el ámbito de gestión de combustible:

- Se ha finalizado las obras de adaptación a la normativa técnica, industrial, de seguridad y medioambiental de las instalaciones de suministro de gasóleo B en Alicante, Miranda de Ebro y Badajoz.
- Se continúa con la racionalización del suministro: se ha iniciado los trámites para la supresión como almacenes fiscales de 6 instalaciones y el cambio fiscal de otras 3.
- Se ha realizado la contratación del mantenimiento de las instalaciones directamente por Adif, en lugar de contratarlo a los adjudicatarios del suministro de gasóleo B como se venía realizando anteriormente, consiguiendo una reducción de los gastos de mantenimiento próximo al 50%.

Asimismo, se puede considerar como hito relevante la adjudicación de los suministros para el año 2007 de energía eléctrica por un importe de 234,4 millones de € y de gasóleo B por un importe de 55,2 millones de €

En el campo de la gestión, se ha iniciado el desarrollo del mapa estratégico del área de energía, una vez analizada la conveniencia de realizar mapas separados para las áreas de telecomunicaciones y energía, al ser negocios con características y estrategias diferenciadas.

3. ACTIVIDAD ECONÓMICA.

3.1 INGRESOS Y GASTOS.

3.1.1. ADIF

En el cuadro adjunto se presenta la Cuenta de Pérdidas y Ganancias del Grupo ADIF del ejercicio 2006 comparada con la del ejercicio 2005:

CONCEPTO	2006 (millones €)	2005 (millones €)	Variación (millones €)	Variación %
Prestaciones de servicios	1.185,6	1.252,8	-67,2	-5,4%
Trabajos efectuados por la empresa para su inmovilizado	35,2	31,2	4,0	12,8%
Otros ingresos de explotación	606,5	544,2	62,3	11,4%
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	**1.827,3**	**1.828,2**	**-0,9**	**0,0%**
Aprovisionamientos	194,0	179,6	14,4	8,0%
Gastos de personal	660,0	586,3	73,7	12,6%
Dotaciones para amortización de inmovilizado	151,3	131,1	20,2	15,4%
Variación de la provisión de tráfico	-1,0	11,9	-12,9	-108,4%
Otros gastos de explotación	940,9	1.075,9	-135,0	-12,5%
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	**1.945,2**	**1.984,8**	**-39,6**	**-2,0%**
PÉRDIDA DE EXPLOTACIÓN	**-117,9**	**-156,6**	**38,7**	**-24,7%**
Ingresos financieros	105,3	71,9	33,4	46,5%
Gastos Financieros	87,3	45,2	42,1	93,1%
RESULTADOS FINANCIEROS	**18,0**	**26,7**	**-8,7**	**-32,6%**
Resultados part.puestas en equivalencia	7,7	13,1	-5,4	-41,2%
RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS	**-92,2**	**-116,8**	**24,6**	**-21,1%**
Ingresos extraordinarios	65,3	39,4	25,9	65,7%
Gastos extraordinarios	56,6	20,3	36,3	178,8%
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	**8,7**	**19,1**	**-10,4**	**-54,5%**
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**-83,5**	**-97,7**	**14,2**	**-14,5%**
Impuesto sobre sociedades	5,1	0,3	4,8	1600,0%
RESULTADO ANTES DE MINORITARIOS	**-88,6**	**-98,0**	**9,4**	**-9,6%**
Resultado Minoritarios	3,6	2,9	0,7	24,1%
RESULTADO DEL EJERCICIO	**-92,2**	**-100,9**	**8,7**	**-8,6%**

Sobre los ingresos por prestaciones de servicios, además de los cánones regulados por la O.M. FOM/898/2005, destacar los ingresos por la administración de la red de titularidad del Estado que derivan del Convenio suscrito entre el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Economía y Hacienda y Adif y los ingresos por inversiones de reposición y mejora en la red convencional por cuenta del Estado.

En el Convenio mencionado se estableció provisionalmente el régimen de la encomienda al Adif de la administración de las infraestructuras ferroviarias titularidad del Estado, encomienda realizada por la disposición adicional cuarta del Real Decreto 2395/2004 por el que se aprueba el Estatuto de Adif, hasta que comience a surtir efecto el

Contrato-Programa en el que se contendrán las directrices básicas destinadas a regular de manera estable dicha encomienda. El Adif se compromete a llevar a cabo el mantenimiento y explotación de la citada red, así como la gestión de sus sistemas de control, de circulación y de seguridad, de acuerdo con la normativa. La aportación económica que como contraprestación realizará el Estado en el ejercicio 2006 se cuantifica en un 635,4 millones de €, IVA excluido. Sobre los ingresos a percibir por Adif por la realización de inversiones por cuenta del Estado en la red convencional, el Contrato-Programa entre AGE y Adif firmado a comienzos del año 2007 establece las cantidades correspondientes a los años 2005 y 2006.

El incremento de otros ingresos de explotación en 2006 respecto del año anterior ha sido debido fundamentalmente a los mayores ingresos por ventas de terrenos a las Sociedades de Integración del Ferrocarril.

En los gastos de explotación destacar el aumento respecto del año anterior de los gastos de personal por el expediente de regulación de empleo y la disminución de los gastos externos, que se incluyen en el epígrafe de otros gastos de explotación, al haberse ejecutado las inversiones por cuenta del Estado en la red convencional a menor ritmo que en el año anterior.

Él incremento de los ingresos financieros se ha producido, tanto por las mayores disponibilidades de liquidez como por el aumento de los tipos de interés, y el de los gastos financieros por el mayor volumen de prestamos del Banco Europeo de Inversiones (BEI).

La aportación de cada una de las entidades incluidas en el perímetro de consolidación al resultado consolidado del grupo, así como el detalle por sociedades de la participación que corresponde a los socios minoritarios se presenta en el siguiente cuadro:

Entidad	Resultado del ejercicio	Resultado socios externos
Sociedades grupo:		
ADIF	-101,2	-
Comercial del Ferrocarril	1,5	1,4
Tifsa	-1,0	1,4
Redalsa	0,1	0,1
Emfesa	1,3	0,7
Coin	0,0	-
Equidesa	0,0	-
Empresas asociadas		
INECO	2,5	-
NECSA	0,6	-
Renfurbis	1,7	-
SOFETRAL	0,8	-
Aguilas Residencial	0,7	-
Otras participaciones puestas en equivalencia	0,8	-
Total	**-92,2**	**3,6**

3.1.2. RESTO SOCIEDADES

CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS DE 2006

Cifras en miles de €

CONCEPTO	EMFESA	COMFERSA	REDALSA	TIFSA	EQUIDESA	COIN	TOTAL
INGRESOS	**6.855,88**	**24.441,05**	**7.388,41**	**69.893,09**			**108.578,43**
Reducción existencias							
Aprovisionamientos	2.171,15	2.739,80	2.484,57	32.752,31			40.147,83
Gastos de personal	907,86	4.733,01	3.247,15	21.111,44			29.999,46
Resto suministros exterior		13.068,45	900,05	5.989,43	33,14		19.991,07
Amortizaciones	8,64	674,31	373,47	302,30			1.358,72
Resto de gastos	725,88	202,05	18,92	115,02	13,30	1,06	1.076,23
GASTOS	**3.813,53**	**21.417,62**	**7.024,16**	**60.270,50**	**46,44**	**1,06**	**92.573,31**
RESULTADO EXPLOTACION	3.042,35	3.023,43	364,25	9.622,59	-46,44	-1,06	16.005,12
Result financ y extraordinarios	88,65	1.095,09	-35,10	101,61		10,13	1.260,38
RESULTADOS (a.d.impuestos)	3.131,00	4.118,52	329,15	9.724,20	-46,44	9,07	17.265,50
Impuesto de sociedades	1.095,85	1.200,14	109,51	3.429,73			5.835,23
RESULTADO NETO EJERCICIO	**2.035,15**	**2.918,38**	**219,64**	**6.294,47**	**-46,44**	**9,07**	**11.430,27**

CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS DE 2005

Cifras en miles de €

CONCEPTO	EMFESA	COMFERSA	REDALSA	TIFSA	EQUIDESA	COIN	TOTAL
INGRESOS	**5.695,66**	**23.694,45**	**7.219,63**	**47.472,93**	**0,00**		**84.082,67**
Reducción existencias			239,88				239,88
Aprovisionamientos	1.660,17	2.928,42	2.529,61	22.637,90			29.756,10
Gastos de personal	853,92	4.701,86	3.003,07	15.183,13			23.741,98
Resto suministros exterior		12.413,48	837,40	3.545,34	24,02		16.820,24
Amortizaciones	10,54	573,55	440,49	256,32			1.280,90
Resto de gastos	531,36	288,53	18,71	378,11	12,80	0,23	1.229,74
GASTOS	**3.055,99**	**20.905,84**	**7.069,16**	**42.000,80**	**36,82**	**0,23**	**73.068,61**
RESULTADO EXPLOTACION	2.639,67	2.788,61	150,47	5.472,13	-36,82	-0,23	11.014,06
Result financ y extraordinarios	93,67	1.535,75	-35,72	11,76	-9,18	4,96	1.601,24
RESULTADOS (a.d.impuestos)	2.733,34	4.324,36	114,75	5.483,89	-46,00	4,73	12.610,34
Impuesto de sociedades	956,67	1.208,56	26,16	1.920,06			4.111,45
RESULTADO NETO EJERCICIO	**1.776,67**	**3.115,80**	**88,59**	**3.563,83**	**-46,00**	**4,73**	**8.498,89**

DIFERENCIAS 2006 vs 2005

Cifras en miles de €

CONCEPTO	EMFESA	COMFERSA	REDALSA	TIFSA	EQUIDESA	COIN	TOTAL
INGRESOS	**1.160,22**	**746,60**	**168,78**	**22.420,16**	**0,00**	**0,00**	**24.495,76**
Reducción existencias	0	0	-239,88	0	0	0	-239,88
Aprovisionamientos	510,98	-188,62	-45,04	10.114,41	0,00	0,00	10.391,73
Gastos de personal	53,94	31,15	244,08	5.928,31	0,00	0,00	6.257,48
Resto suministros exterior	0,00	654,97	62,65	2.444,09	9,12	0,00	3.170,83
Amortizaciones	-1,90	100,76	-67,02	45,98	0,00	0,00	77,82
Resto de gastos	194,52	-86,48	0,21	-263,09	0,50	0,83	-154,34
GASTOS	**757,54**	**511,78**	**-45,00**	**18.269,70**	**9,62**	**0,83**	**19.503,64**
RESULTADO EXPLOTACION	402,68	234,82	213,78	4.150,46	-9,62	-0,83	4.992,12
Result financ y extraordinarios	-5,02	-440,66	0,62	89,85	9,18	5,17	-346,03
RESULTADOS (a.d.impuestos)	397,66	-205,84	214,40	4.240,31	-0,44	4,34	4.646,09
Impuesto de sociedades	139,18	-8,42	83,35	1.509,67	0,00	0,00	1.723,78
RESULTADO NETO EJERCICIO	**258,48**	**-197,42**	**131,05**	**2.730,64**	**-0,44**	**4,34**	**2.922,31**

El conjunto de empresas alcanzó en 2006 una cifra de ingresos de 108.578,43 miles de €, incrementándose con respecto al año anterior en 24.495,76 miles de €, con un aumento del 29,1 % con relación a 2005. De igual forma los gastos se situaron en 92.571,81 miles de €, superiores en 19.503,20 € al año 2005, lo que supone un incremento del 26,7 %. Como consecuencias de las citadas variaciones, los resultados se elevaron a 11.421,64 miles de €, que suponen un incremento respecto a 2005 de 2.922,75 miles de €, un 34,4 % más que en 2005.

Las variaciones más significativas han sido las siguientes:

En TIFSA, el incremento de ventas has sido de 22.420,16 miles de €, que representa un aumento del 47,2 % respecto a 2005, debido a un fuerte incremento de pedidos de clientes, lo que ha motivado igualmente una subida de los gastos de 18.269,70 miles de €, o lo que es lo mismo un 43,5 % superiores, básicamente en los gastos de personal puesto que se trata de una sociedad consultora y por lo tanto los resultados fueron superiores en 2005 por 2.730,64 miles de €.

En EMFESA, las ventas fueron superiores en 1.160,22 miles de €, debido a la mayor puesta a disposición de la sociedad, por Adif y Renfe Operadora, de activos para su enajenación, elevándose las ventas respecto a 2005 en un 20,3 %, o lo que es lo mismo en 1.160,22 miles de €; los gastos se elevaron en 757,54 miles de €, debido a la mayor subcontratación realizada por la sociedad para realizar sus pedidos. Con todo ello, los resultados han sido de 258,48 miles de €, superiores en un 14,5 %.

Los resultados financieros y extraordinarios de COMFERSA, que arrojan un saldo negativo de 440,66 miles de €, han sido debidos básicamente a las bajas de inmovilizado del vending de Madrid y de las explotaciones integrales de Alcobendas y Valdelasfuentes , y ajustes de provisiones por varios litigios.

3.2 INVERSIONES.

Solamente se incluyen las cifras de Adif, por no ser relevantes las inversiones del resto de sociedades.

Las cifras económicas de las inversiones realizadas durante el ejercicio 2006, cuotas del IVA soportado incluidas, figuran en los cuadros adjuntos:

LÍNEAS	IMPORTE (millones €)
Líneas de alta velocidad	**3.273**
Madrid-Frontera Francesa	917
Madrid- Valladolid	711
Córdoba-Málaga-Granada	356
Madrid-Levante	643
LAV a Asturias	419
Ourense-Santiago	190
Otras inversiones	37
Obras por cuenta del Estado	**386**
Otros activos propios	**178**
TOTALES	**3.837**

NATURALEZA	IMPORTE (millones €)
Plataforma	2.085
Vía	432
Electrificación	232
Instalaciones de telecomunicaciones	81
Instalaciones de seguridad	476
Estaciones	164
Equipamientos y resto de actuaciones	367
TOTALES	**3.837**

Respecto de las líneas de alta velocidad en construcción el grado de ejecución de las actuaciones contratadas, desde origen a 31 de diciembre de 2006, se refleja en el siguiente cuadro:

LÍNEAS	CONTRATADO (millones €)	REALIZADO (millones €)	REALIZADO %
Madrid-Frontera Francesa	8.987	8.308	90
Madrid-Lleida	4.550	4.413	97
Lleida-Frontera Francesa	4.437	3.895	87
Madrid- Valladolid	3.558	2.877	81
Córdoba-Málaga-Granada	2.395	2.066	86
Madrid-Levante	3.174	1.593	50
LAV a Asturias	1.938	789	41
Ourense-Santiago	940	327	35
Otras inversiones	613	349	57
TOTALES	**21.605**	**16.309**	**75%**

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

EJE FERROVIARIO	ACTIVOS PROPIOS (millones €)	ACTIVOS ESTADO (millones €)	TOTAL (millones €)
Eje 0. Madrid Atocha- Sevilla Santa Justa (A.V.)	22		22
Eje 1. Madrid Chamartín-Irún-Hendaya	10	54	64
Eje 2. Madrid Chamartín-Zaragoza-Lérida-Barcelona-Cerbere	37	82	119
Eje 3. Madrid Chamartín-Valencia-San Vicente de Calders	14	55	69
Eje 4. Alcazar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	10	80	90
Eje 5. Madrid Atocha-Cáceres-Badajoz	1	7	8
Eje 6. Venta de Baños-León-Orense-Vigo	13	50	63
Común a varios ejes o no asignable a ejes	71	58	129
TOTAL	**178**	**386**	**564**

Y la distribución por tipo de red:

TIPO DE RED	ACTIVOS PROPIOS (millones €)	ACTIVOS ESTADO (millones €)	TOTAL (millones €)
Cercanías	**59**	**72**	**131**
Red A	58	51	109
Red B	1	19	20
Red C		2	2
Red general	**26**	**255**	**282**
Red A	10	90	100
Red B	5	54	59
Red C	11	112	123
Red alta velocidad	**22**		**22**
Común a varios ejes o no asignable	71	58	129
TOTAL	**178**	**386**	**564**

Red A	**68**	**141**	**209**
Red B	**6**	**73**	**79**
Red C	**11**	**114**	**125**
Red alta velocidad	**22**		**22**
Común a varios ejes o no asignable	71	58	129
TOTAL	**178**	**386**	**564**

3.3 FINANCIACIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA.

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

Fondo de Cohesión.

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

Hasta finales de 2006 se han recibido ayudas del Fondo de Cohesión según el siguiente detalle:

LÍNEA	COSTE ELEGIBLE (millones €)	AYUDA CONCEDIDA (millones €)	% AYUDA	COBROS (millones €)	% COBROS
Madrid-Frontera Francesa	**4.718,8**	**3.409,3**	**72,25**	**2.779,5**	**81,5**
Madrid-Lleida	2.947,4	2.129,5	72,25	1.929,8	90,6
Lleida-Frontera Francesa	1.771,4	1.279,8	72,25	849,7	66,4
Madrid- Valladolid	**1.871,0**	**1.590,4**	**85,0**	**1.170,6**	**73,6**
Madrid-Levante	**718,5**	**574,8**	**80,0**	**368,0**	**64,0**
TOTAL	**7.308,3**	**5.574,5**	**76,28**	**4.318,1**	**77,5**

Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

El FEDER financia un porcentaje del coste elegible de los proyectos realizados por Adif que se incluyen en los Programas Operativos de las distintas Comunidades Autónomas, cuyo detalle a finales de 2006 se refleja en el siguiente cuadro:

PROGRAMÀ OPERATIVO	COSTE ELEGÍBLE (millones €)	AYUDA CONCEDIDA (millones €)	% AYUDA	COBROS (millones €)	% COBROS
ANDALUCIA	**1.665,0**	**910,0**	**54,6**	**672,9**	**73,9**
LAV Córdoba-Málaga	1.550,0	852,5	55,0	625,4	73,4
Red convencional	115,0	57,5	50,0	47,5	82,6
ASTURIAS	**130,7**	**65,3**	**50,0**	**19,8**	**30,3**
LAV León-Asturias	89,0	44,5	50,0		
Red convencional	41,7	20,8	50,0	19,8	95,3
CASTILLA Y LEÓN	**866,3**	**512,7**	**59,2**	**103,9**	**20,3**
LAV Madrid-Valladolid	322,1	193,2	60,0	70,2	36,3
LAV León-Asturias	473,3	284,0	60,0		
Red convencional	70,9	35,5	50,0	33,7	94,9
CASTILLA LA MANCHA: LAV M-Toledo	**101,4**	**65,9**	**65,0**		
EXTREMADURA: red convencional	**150,4**	**75,2**	**50,0**	**40,8**	**54,2**
GALICIA: red convencional	**254,1**	**127,1**	**50,0**	**86,2**	**67,8**
MURCIA	**180,9**	**90,4**	**50,0**	**28,8**	**31,9**
LAV Madrid-Levante	50,2	25,1	50,0		
Red convencional	130,7	65,3	50,0	28,8	44,1
VALENCIA	**276,6**	**138,3**	**50,0**	**29,5**	**21,3**
LAV Madrid-Levante	198,8	99,4	50,0		
Red convencional	77,8	38,9	50,0	29,5	75,9
TOTAL	**3.625,4**	**1.984,9**	**54,7**	**981,9**	**49,5**

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 2006 alcanza la cifra de 160,1 millones de € de los que se habían cobrado a dicha fecha 114,8.

3.4 CONTRATACIÓN.

Este apartado únicamente se refiere a Adif, por cuanto no son significativas los datos del resto de sociedades.

Durante el ejercicio 2006 se han aprobado los pliegos de condiciones generales para los contratos de suministros y para los de consultoría y asistencia. Estos pliegos, que establecen condiciones relativas a la fase de ejecución del contrato y no a su preparación y adjudicación, junto a los aprobados en el año 2005 sobre obras e instalaciones, completan

la regulación de las condiciones de ejecución de todos los contratos de la entidad. Asimismo, se han elaborado los manuales para la contratación para cada régimen jurídico de aplicación: Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas; ley 48/98 y art. 13.3 del Estatuto de Adif.

En los cuadros siguientes figura un resumen de la actividad contractual en el ejercicio.

Cuadro resumen de licitaciones.

DIRECCIÓN	Nº exped.	IMPORTE (millones €)
Plataforma, Vía y Pasos a Nivel	155	110
Programación y Coordinación Técnica de Alta Velocidad	215	2.963
Telecomunicaciones y Energía	191	234
Mantenimiento Infraestructura Líneas Convencionales	3.029	238
Mantenimiento Infraestructura Líneas Alta Velocidad	197	132
Estaciones de Viajeros	966	52
Resto	3.711	186
TOTALES	**8.467**	**3.915**

Cuadro resumen de adjudicaciones.

DIRECCIÓN	Nº exped.	IMPORTE (millones €)
Plataforma, Vía y Pasos a Nivel	164	166
Programación y Coordinación Técnica de Alta Velocidad	192	1.525
Mantenimiento infraestructura líneas convencionales	3.143	221
Mantenimiento infraestructura líneas alta velocidad	203	113
Resto	4.842	707
TOTALES	**8.544**	**2.732**

Cuadro resumen de licitaciones por procedimiento.

PROCEDIMIENTO	IMPORTE (millones €)	%
Abierto		
. Concurso	3.000	76,6
. Subastas	42	1,1
Restringido		
. Concurso	16	0,4
. Subastas	153	3,9
Negociado		
. Con publicidad	258	6,6
. Sin publicidad		
- Complementarios 141.d TRLCAP	33	0,9
- Vinculación tecnológica	131	3,3
- Otras causas	122	3,1
. Contratos menores	35	0,9
Pedidos a Contrato Marco	125	3,2
TOTALES	**3.915**	**100**

3.5 PARTICIPACIONES DE ADIF.

A 31 de diciembre de 2006 Adif tenía participaciones directas en 51 entidades, siendo la participación superior al 50% en 5 de ellas. Asimismo, a través de las sociedades filiales, aquellas con una participación superior al 50%, se tiene participación indirecta en otras 9. 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.

Se describen en el punto 3.1.2.

Sociedades inmobiliarias.

El modelo de participaciones inmobiliarias de Adif está basado en la constitución de sociedades anónimas con empresas del sector inmobiliario, para el desarrollo y promoción

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

El capital social conjunto de estas las sociedades asciende a 58,5 millones de € y los fondos propios a 74,0 millones de €. En conjunto durante el ejercicio 2006 se obtuvieron ingresos por importe de 127,5 millones de €, con una disminución respecto al año anterior del 45,4%, y un beneficio global después de impuestos de 8,8 millones de €, que representa una disminución del 65,7% respecto al año anterior.

En los cuadros siguientes se detallan estos importes:

SOCIEDAD	CAPITAL (millones €)	F. PROPIOS (millones €)
AGUILAS RESIDENCIAL	1,8	3,8
BANO REAL	3,6	4,5
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA	3,0	3,0
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA	1,2	2,1
INARENAS	0,9	1,1
MOSAICO	16,8	16,6
NECSOREN	0,1	0,1
RENFAPEX 2000	1,2	3,3
RENFOSUNA	0,3	0,6
RENFURBIS	5,1	11,6
RESIDENCIAL LANGA	0,4	0,4
SOFETRAL	3,5	7,4
TERRALBINA	2,1	2,1
TRICÉFALO	9,0	7,0
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	9,5	10,4
TOTAL	**58,5**	**74,0**

Han reducido su capital Renfurbis, Residencial Langa y Vías y Desarrollos Urbanos, sociedades que a su vez han tenido beneficios inferiores al año anterior.

SOCIEDAD	INGRESOS (millones €)	%	RESULTADOS (millones €)	%
AGUILAS RESIDENCIAL	22,0	17,3	1,7	19,7
BANO REAL	8,4	6,6	0,8	8,8
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA	0,0	0,0	0,0	-0,2
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA	11,0	8,7	0,8	9,0
INARENAS	0,0	0,0	0,0	-0,4
MOSAICO	4,6	3,6	-0,1	-1,3
NECSOREN	0,0	0,0	0,0	0,0
RENFAPEX 2000	1,8	1,3	0,3	3,6
RENFOSUNA	0,5	0,4	0,1	1,8
RENFURBIS	56,4	44,3	4,3	48,4
RESIDENCIAL LANGA	0,8	0,6	0,0	-0,5
SOFETRAL	13,8	10,8	1,1	13,0
TERRALBINA	0,1	0,0	0,0	0,3
TRICÉFALO	1,0	0,8	-0,5	-6,3
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	7,1	5,6	0,3	4,1
TOTAL	**127,5**	**100,0**	**8,8**	**100,0**

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 presente ejercicio se crearon las sociedades de Murcia y Cartagena, figurando en el cuadro adjunto la participación de Adif, su capital social y los fondos propios de todas ellas.

SOCIEDAD	PARTICIP. (%)	CAPITAL (millones €)	F. PROPIOS (millones €)
A.V.ALICANTE	37,5	0,6	0,6
BARCELONA SAGRERA A.V.	37,5	0,6	0,6
MURCIA	50,0	0,6	0,6
CARTAGENA	50,0	0,6	0,6
LEÓN A.V.	37,5	0,6	0,5
LOGROÑO INTEG.FERROC.	37,5	0,6	0,5
VALENCIA A.V.	37,5	0,6	0,6
VALLADOLID A.V.	37,5	0,6	0,2
ZARAGOZA A.V.	37,5	0,6	0,6
BARCELONA REGIONAL	5,88	1,5	1,8
BILBAO RÍA 2000	10,0	2,0	1,5
GIJÓN AL NORTE	12,5	0,6	0,5
TOTAL		**9,5**	**8,6**

Los ingresos y los resultados de este grupo no son su objetivo principal, siendo su resultado prácticamente nulo.

Por lo que respecta a los consorcios urbanísticos, Adif participa en los siguientes: Canfranc 2000, Estación de Cuenca, La Pobla 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 (millones €)	F. PROPIOS (millones €)
AREAS COMERCIALES	40	2,3	2,2
NECSA	40	26,8	29,3
NEFSA	40	1,0	1,0
EUSKOMODAL	1,2	0,1	0,1
SLISA	40,3	0,9	1,7
TOTAL		**31,1**	**34,3**

Durante el ejercicio 2006 la cifra de ingresos del conjunto ha sido de 54,1 millones de €, con un aumento del 67,5% respecto al año anterior, y los beneficios de 2,0, correspondiendo fundamentalmente a Necsa y Slisa.

Otras participaciones.

Adif participa directamente en otras sociedades como Príncipe Pío Gestión e Ineco, con una participación de 5% y del 22% respectivamente, y en otras entidades como la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Asimismo, a través de Comfersa participa indirectamente en otras 9 sociedades.

4. OTRAS ACTUACIONES DE GESTIÓN.

4.1. ACTIVIDADES DE I + D + i.

En desarrollo del Plan Estratégico de ADIF se creó la Dirección de Innovación Tecnológica, con un alcance horizontal en la organización, de manera que asumiera la investigación y el desarrollo de nueva tecnología en el conjunto de ADIF. El objetivo es poder integrar eficientemente estos desarrollos tecnológicos con el propio desarrollo de la infraestructura durante su construcción, mantenimiento y explotación.

Además de los beneficios esperados para la empresa tras la potenciación del desarrollo tecnológico, en un sentido externo, y como usuario final de los desarrollos tecnológicos en el sector ferroviario, Adif tiene la responsabilidad de contribuir a la disminución de los niveles de importación de tecnología, siendo responsable de dinamizar y catalizar el desarrollo tecnológico de las empresas nacionales. Además debe jugar un papel fundamental para el incremento de la inversión en I+D+i, en consonancia con las previsiones del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) del Ministerio de Fomento. Por último, y siendo consecuente con su Responsabilidad Social Corporativa, Adif debe llevar a cabo la transferencia de aquellos desarrollos tecnológicos realizados que tengan una aplicación directa y positiva en otros sectores de la sociedad.

Como resultado de lo anterior Adif ha implementado los siguientes productos en las nuevas líneas de alta velocidad que se están construyendo:

- Sistema Da Vinci. Es una plataforma de gestión del tráfico ferroviario para las nuevas líneas de alta velocidad, que supone una evolución en la integración multidisciplinar del entorno ferroviario y se orienta hacia la gestión integral de procesos, sistemas y usuarios. Proporciona una visión global y una mejora continua

de la explotación ferroviaria. Contempla la reunión de todos los sistemas de telemando, la planificación de la explotación, seguimiento de circulaciones en tiempo real, enrutamiento automático de trenes, sistema de información geográfico, ayuda a la regulación del tráfico, y permite la monitorización remota de todos los sistemas vía web. En octubre de 2006 fue adjudicado a la empresa Indra el contrato para la implementación del sistema Da Vinci en la red de metro de Medellín, percibiendo Adif un porcentaje en concepto de "royalty". Asimismo, conjuntamente con la empresa anterior se participa en un concurso público en China para dotar de este sistema a 4.000 kms de líneas de alta velocidad. También se ha firmado un convenio de colaboración con Feve para el suministro del sistema.

- Detector de caida de objetos a la vía. Para detectar la caída de objetos a la vía o la aparición de obstáculos se ha adoptado una tecnología basada en la rotura de un cable de fibra óptica. El sistema supervisa cada lado de los puntos de instalación indicados mediante la instalación de barreras sensorizadas con un circuito de fibra óptica. Este desarrollo tecnológico, que ha sido instalado en los pasos superiores y bocas de túneles del tramo de alta velocidad Madrid-Lleida, a dado lugar a una patente que es propiedad de Adif.

Asimismo, durante el año 2006 se ha trabajado en otros proyectos de desarrollo de nuevos diseños y sistemas de construcción de la infraestructura ferroviaria, entre los que destacan:

- Sistema de predicción de vientos para líneas de alta velocidad. Este proyecto, denominado Eolo, pretende desarrollar una tecnología española propia que permita atender a los requerimientos específicos de seguridad en la circulación de trenes de alta velocidad, muy sensibles al viento lateral al combinarse la velocidad de circulación con la baja masa de estos trenes. Ha sido aprobado dentro de la convocatoria TRACTOR del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.
- Almacenador cinético de energía. El proyecto singular estratégico SA^{2}VE, *Sistema de Almacenamiento Avanzado de Energía: Aplicaciones al Transporte Ferroviario y al Sector Energético,* tiene como función principal la de conseguir el aprovechamiento de la energía procedente del frenado eléctrico de los trenes por recuperación, así como la mejora de la curva de carga de la subestación. Este proyecto, que se está

desarrollando en colaboración con el CEDEX y cuyas pruebas se realizarán en el año 2007, se instalará en subestaciones eléctricas de tracción.

Se trata de una evolución del inicial ACE2 (Almacenador Cinético de Energía) desarrollado por Adif, en el cual participan ahora OPI's, Comunidades Autónomas, empresas tecnológicas y grandes empresas usuarias (Metro, Acciona, Iberdrola). El proyecto, que se enmarca en el Plan Nacional de Investigación Científica en la convocatoria de Proyectos Singulares Estratégicos (PSE) del Ministerio de Educación y Ciencia, actualmente se encuentra en fase de construcción del prototipo del convertidor electrónico de potencia, llamado Ω+ (*Omega Plus*), para la realización de pruebas a medio plazo.

- Herramientas auscultadoras de la infraestructura. Tanto para las líneas convencionales como de alta velocidad se están desarrollando herramientas dinámicas para la catenaria y para la vía. Además, en las líneas de alta velocidad se ausculta la calidad del servicio GSM-R y el estado de la plataforma y capas de asiento con la herramienta Georradar. Actualmente se encuentra en proyecto la auscultación de la baliza ERTMS y está previsto la incorporación de estas herramientas al tren auscultador de la infraestructura de alta velocidad (Talgo 330).

- Tramo de ensayo Olmedo-Medina del Campo. Sobre este tramo, que cuenta con los anchos de 1.435 y 1.668 mm, vía de tres carriles, catenaria apta para vía con tres carriles y doble tensión y cuya recta del tramo central permite alcanzar velocidades entre 220-240 km/h, se está realizando un proyecto de adecuación y preparación para la realización de pruebas de vía y material, con el objeto de que actúe como centro tecnológico y de experimentación de la entidad y para su apertura a la industria, operadores y administraciones ferroviarias para efectuar ensayos y homologar equipos.

- Desarrollos ligados al cambiador de ancho de líneas. Se están desarrollando aplicaciones relativas a instalaciones que permitan la coexistencia de los dos tipos de tráfico, el convencional y el de altas prestaciones: catenaria bitensión, balizas ASFA en tramos de tres carriles y el proyecto de detección de posición de rueda al paso por instalaciones de cambio de ancho.

4.2. SEGURIDAD.

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

Seguridad en la circulación.

En el área de gestión de seguridad, destaca la investigación de los accidentes producidos, de los cuales se realizaron los correspondientes informes con análisis de sus causas y formulación de recomendaciones para evitar su repetición. Asimismo, se ha llevado a cabo actuaciones orientadas a la reducción de accidentes e incidentes, como inspecciones por los equipos de seguridad en la circulación, visitas de seguridad por las distintas Direcciones y auditorías. En el área de nuevas tecnologías, las actuaciones más importantes se han centrado en la emisión de certificados de Seguridad en la Circulación, la publicación de las especificaciones técnicas y funcionales del Sistema Asfa Digital, producto de la evolución y desarrollo del sistema Asfa, y el inicio de la elaboración de una norma para regular el Sistema de Radiotelefonía Digital GSM-R en los nuevos equipos que se instalen en los trenes. En el área de reglamentación y normativa, destaca la puesta en servicio de nuevas líneas de alta velocidad: Madrid-Barcelona-Frontera Francesa y Málaga-Antequera-Santa Ana y la supresión de bloqueos telefónicos por BLA. Asimismo se ha elaborado el Proyecto del nuevo Reglamento General de Circulación.

Prevención de riesgos laborales.

El Comité de Dirección de Adif aprobó el "Plan de Accidentalidad Cero", con el objetivo de consolidar una mejora continua de los parámetros que miden la siniestralidad laboral en el ámbito temporal 2006 - 2010. Durante 2006 los objetivos del "Plan de Accidentalidad Cero" se han cubierto con éxito, alcanzándose un 34,14 % en el índice de incidencia, frente al 36,10 del objetivo; y un 0,99 % en el índice de gravedad frente a un objetivo de 1,06. Asimismo, durante el año 2006 se han realizado reconocimientos médicos dirigidos a la vigilancia periódica de la salud de nuestros trabajadores y potenciado campañas preventivas. Por último mencionar que durante los meses de septiembre a diciembre de 2006, y como es preceptivo legalmente, nuestro Servicio de Prevención ha sido auditado por una entidad externa que ha evaluado de forma sistemática, documentada y objetiva la eficacia del sistema, concluyéndose que la organización preventiva de Adif es globalmente adecuada y cuenta con los recursos, cualificación y medios suficientes.

Protección civil y seguridad.

Entre las actuaciones más importantes llevadas a cabo cabe destacar el establecimiento de los requerimientos de protección y emergencia en dependencias y puntos críticos de las nuevas Líneas AVE (Túnel de Guadarrama y San Pedro, Túnel de Abdalajís, Túnel nuevo Chamartín-Pta del Sol- Atocha), y la revisión de los procedimientos de seguridad existentes, adaptándolos a los nuevas necesidades de seguridad de Adif.

Seguridad en las obras.

En relación con la seguridad en las obras se supervisan los estudios de seguridad y salud de los proyectos constructivos y se aprueban los planos correspondientes a cada obra, los coordinadores de seguridad y salud velan por el cumplimiento por parte de los contratistas de las obras de la normativa vigente en esta materia y se presta asistencia a la Comisión de Seguimiento establecida en el Convenio existente entre Adif, los Sindicatos de la Construcción y la Confederación Nacional de Empresas Contratistas.

4.3. CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE.

Calidad.

En cumplimiento de los pliegos de prescripciones técnicas de los contratos de obras de construcción de las infraestructuras ferroviarias los contratistas presentan un Plan de Aseguramiento de la Calidad (PAC) de las obras, que es aprobado por la dirección técnica de las obras y cuyo cumplimiento es controlado con posterioridad por las Asistencias de Control de las Obras (ACO) dando lugar a la emisión de los informes correspondientes. Asimismo, la existencia de aspectos críticos motiva la realización de trabajos, como las pruebas de carga en los viaductos y la emisión de informes específicos. Otras tareas relacionadas con el ámbito de la calidad de las obras son: la redacción de nuevos manuales de calidad con la implantación progresiva del sistema de gestión de calidad y la supervisión de los proyectos básicos, proyectos constructivos, certificaciones finales y liquidaciones de las obras.

Respecto de actuaciones que abarcan todos los ámbitos de la calidad cabe destacar la elaboración del documento "Plan Estratégico de Calidad y Medio Ambiente (PECYMA) 2006-2010" y la creación del Comité de Calidad y Medio Ambiente que ha facilitado el desarrollo e implantación de las políticas de Adif en esta materias. La organización hace una apuesta seria por un modelo integral de Excelencia en la Gestión, basado en los

estándares de EFQM, al contemplarla como Iniciativa Clave para el desarrollo del PEA. Durante el año 2006, se ha elaborado el procedimiento correspondiente y se ha culminado la elaboración de la Guía de Autoevaluación, la cual, junto con la aplicación informática puesta en servicio para pruebas de producción y la formación como evaluadores del modelo EFQM a 35 personas, son base del desarrollo de Autoevaluaciones en las Áreas de Actividad, primera fase del diagnóstico de la situación actual para la implantación del modelo integral de gestión.

Medioambiente.

El Real Decreto Legislativo 1.302/1986, modificado por la Ley 6/2001, dispone que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Real Decreto deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental. En cumplimiento de las normativas para cada obra 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 Ministerio de Medio Ambiente donde se valoran las medidas correctoras de impacto ambiental y el plan de vigilancia ambiental. La DIA, que es de obligado cumplimento, se incorpora a los proyectos constructivos dando lugar a diversas partidas en los contratos de construcción de las infraestructuras destinadas, entre otras, a evitar la contaminación de aguas, tratamiento de los residuos excedentes de las obras civiles, disminuir la contaminación acústica en lugares críticos y proteger la fauna y la flora.

En el plano organizativo, destacar la figura de los Directores Ambientales de las Obras (DAO) cuya actuación se realiza de manera coordinada, pero independiente, de los equipos de realización de proyectos y dirección facultativa de las obras, al objeto de garantizar la eficacia del sistema. Asimismo, están suscrito diversos convenios con asociaciones conservacionistas con objeto de hacer compatible el establecimiento de nuevas infraestructuras con la conservación del medio ambiente y minimizar el impacto de su actividad sobre determinados hábitat.

En el ámbito de la administración de las infraestructuras ferroviarias cabe destacar las actuaciones emprendidas por Adif para adecuarse a las recientes normativas en materia de ruido, sobre la cual, y en desarrollo del convenio de colaboración suscrito con el Centro de Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) en el año 2005, se ha efectuado un mapa piloto estratégico de ruido que ha permitido ajustar la metodología que servirá en 2007 para efectuar los mapas estratégicos de ruido correspondientes a los grandes ejes ferroviarios por los que

circulan más de 60.000 trenes anuales, cumpliendo así con lo estipulado en la Ley del ruido de 2003.

En la Memoria de Sostenibilidad según criterios GRI, que está previsto publicar en el presente ejercicio, se incluirá una memoria medioambiental donde se recogerán de una manera más extensa y detallada todas las actividades realizadas por Adif en materia de medio ambiente durante el año 2006.

4.4. RECURSOS HUMANOS.

4.4.1. ADIF

Desarrollo de la nueva estructura organizativa de Adif

A partir de las directrices del Plan Estratégico 2006-2010 se aprobó una nueva estructura adaptada a los retos y objetivos de dicho plan. En el nuevo modelo organizativo se incorporó el área de Planificación Estratégica y se identificaron tres grandes áreas: Grandes Proyectos de Alta Velocidad, Desarrollo de la Infraestructura y Explotación de la Infraestructura. Se creó la figura del Director de Línea de Alta Velocidad que depende directamente de Presidencia y funcionalmente de las Direcciones Generales de Grandes Proyectos de Alta Velocidad y de Desarrollo de la Infraestructura, en función de la fase de desarrollo del proyecto, con la misión de garantizar la integridad de todo el proceso constructivo de las nuevas infraestructuras de alta velocidad, desde la fase de proyecto hasta la puesta en explotación.

Asimismo, se reestructuran las áreas corporativas y operativas de la empresa con el nombramiento de los responsables y el desarrollo completo de la nueva estructura organizativa, se continúa la incorporación de profesionales con perfiles de conocimientos necesarios para afrontar los retos del plan estratégico, mediante la oferta de empleo publico anual, y se desarrollan convocatorias para la incorporación de personas a la estructura de apoyo aprovechando los recursos internos existentes y potenciando el desarrollo personal y profesional, buscando la mejora y actualización permanente de nuestros recursos.

Plan de desarrollo directivo.

En el año 2006 se ha articulado el perfil directivo en torno a tres variables, que es necesario conocer, como primer paso para mejorar su gestión: conocimientos y experiencia, capacidades/competencias, y desempeño. El conocimiento de estas tres variables nos

permitirá mejorar la adecuación y agilidad en la gestión del mapa directivo (área organizativa/nivel de responsabilidad) de Adif.

En el ámbito de los conocimientos y experiencia se ha implantado el nuevo "currículum vitae". Una herramienta que alcanza a todos los profesionales de Adif y proporciona una estructura homogénea que facilita la gestión de los conocimientos y experiencia de cada profesional. El objetivo de esta nueva herramienta es el de mejorar la gestión de los procesos de recursos humanos en las áreas de selección, organización, formación y desarrollo. En cuanto a las otras dos variables que configuran el perfil directivo, capacidades/competencias y desempeño, se ha trabajado durante el año 2006 en el análisis y diseño del modelo conceptual que incorpora diccionario de competencias, metodología de aplicación y herramienta de gestión lo que permitirá plasmarlo en experiencias concretas durante el año 2007.

Se ha abordado el Plan de continuidad en la gestión para dar respuesta a la gestión de puestos directivos ocupados por aquellas personas que debido a su edad, tengan la posibilidad de acogerse al Plan social 2006-2010. Los puestos identificados como prioritarios pertenecen a la Estructura de Dirección de Adif, Directores y Gerentes, con responsabilidades de especial relevancia para la empresa. En paralelo se han detectado candidatos con potencial que se incorporarán a planes de desarrollo específicos, que les permita estar en la mejor posición para acceder a los puestos en los que se produzcan vacantes, minimizando los efectos de una ruptura en la gestión y permitiendo que el conocimiento de los más experimentados permanezca en la organización.

El Plan de Recursos Humanos.

Durante el 2006 una de las iniciativas estratégicas desarrolladas ha sido el Plan de necesidades que contiene acciones dirigidas al ajuste de los recursos humanos, con los objetivos de rejuvenecer la plantilla, incrementar la productividad por empleado, y equilibrar los recursos humanos funcionales y geográficamente.

Está compuesto por el Plan social y la Oferta de empleo público

El 24 de febrero se firmó con la representación del personal, el Plan social de Adif hasta 2010, del que forma parte el Plan de prejubilaciones y bajas incentivadas, con la previsión de 2.500 bajas estimadas a 31 de diciembre de 2010. La aprobación por parte

del Ministerio del Expediente de regulación de empleo (ERE), se produjo el día 9 de marzo de 2006.

Desde el 1 de abril hasta el 31 de diciembre se habían conseguido 451 adhesiones con la siguiente distribución:

	Estructura	MMII y C	P. Operativo	TOTAL
Prejubilaciones	57	72	300	429
B. Incentivadas	3	2	17	22
TOTAL	**60**	**74**	**317**	**451**

La Oferta de empleo público es la herramienta complementaria al Plan social al permitir la sustitución de trabajadores prejubilados que ocupan puestos de alto valor añadido. A comienzos de 2006, se incorporaron a sus puestos de trabajo los 50 trabajadores procedentes de la Oferta de empleo público de 2005: 25 técnicos titulados y 25 montadores eléctricos de instalaciones de seguridad. La Oferta de empleo público aprobada para el año 2006 ha sido de 120 plazas, con un incremento del 140% sobre la del año anterior. La distribución se realizó atendiendo a las necesidades detectadas por todas las áreas de la empresa, prestando especial atención a la cobertura de necesidades de la nueva estructura organizativa diseñada en el Plan Estratégico.

Otros temas.

Formación. La formación directiva engloba los programas y actividades que dan respuesta a las necesidades del colectivo profesional integrado por las Estructuras de Dirección y Apoyo. Como iniciativas singulares en este campo desarrolladas en el año 2006, cabe citar el diseño y puesta en funcionamiento de dos programas formativos dirigidos a la Estructura de Dirección: Programa nuevos gestores, dirigido a directivos y pre-directivos juniors, y Programa perfeccionamiento directivo, dirigido a directivos seniors que serán los principales impulsores del cambio al nuevo modelo de gestión.

Sistema de gestión integrada de Recursos Humanos. Como resultado del análisis conjunto realizado por las áreas de Recursos Humanos de Adif y Renfe-Operadora, destinado a realizar el proceso de segregación de los procesos clave, se constató la necesidad de disponer de un Sistema integrado de Recursos Humanos (ERP) que pudiera ser

incorporado a la estrategia global de los sistemas de información de Adif, incorporándose al Plan director de sistemas de información de Adif. El sistema seleccionado fue SAP, iniciándose la fase de análisis y desarrollo de los módulos de organización, administración, nóminas, formación y prevención de riesgos laborales. El grado de avance en los desarrollos ha seguido el calendario previsto durante el año 2006, lo que permitirá la puesta en explotación de alguno de estos módulos a lo largo de 2007.

Cuadro de mando. Se trata de una herramienta que permite disponer de la información necesaria para el seguimiento y control de los principales indicadores de gestión de Recursos Humanos. Ha sido desarrollada en entorno WEB e incorporada a la página INICIA a disposición de los responsables de Recursos Humanos de la empresa. Durante el año 2006 se han desarrollado nuevas funcionalidades: Expediente de Regulación de Empleo, Cuenta de Resultados de Gastos de Personal y Presupuesto de Gastos de Personal. Este módulo permite realizar cálculos bajo distintas hipótesis presupuestarias, permitiendo elaborar distintos escenarios en función de los recursos humanos previstos desde el nivel de centro de coste hasta el nivel Empresa. Incorpora distintos tipos de cálculo de estándares de gastos/presupuesto.

Clasificación profesional. Durante el ejercicio se han continuado las negociaciones sobre la futura clasificación profesional en Adif, alcanzándose acuerdos parciales sobre las competencias de los diferentes grupos funcionales. La empresa ha realizado además la definición del marco de grupos funcionales, competencias y normas de movilidad, para su futura negociación.

Plan de comunicación interna. Se ha puesto en marcha del Plan director de comunicación interna de Adif, desarrollando durante el año diversas actividades como la convención de directivos (Toledo, 6 de junio) y los dos encuentros de empresa (Tarragona, 4 y 5 de octubre y Málaga, 15 y 16 de noviembre). Asimismo se ha realizado dos suplementos de la revista "Líneas" para reforzar los cambios acometidos en la empresa: "Nuevo Modelo de Gestión" y "Plan Estratégico", y se ha llevado a cabo nuevos diseños y renovación completa de contenidos de la revista "Líneas".

Cuadros de distribución de trabajadores de Adif.

Los datos a 31 de diciembre de 2006 por áreas de gestión y grupos profesionales son.

ÁREAS DE GESTIÓN	EFECTIVOS
Presidencia	11
D.G. de Seguridad, Organización, y RR.HH.	498
D.G. Económica Financiera y de Control	602
D.G. de Planificación Estratégica	54
D.G. de Explotación de la Infraestructura	7.561
D.G. de Desarrollo de la Infraestructura	5.193
D.G. de Grandes Proyectos de Alta Velocidad	144
Dirección de Comunicación y Relaciones Exteriores	39
Secretaría General y del Consejo	33
Otros	152
TOTAL	**14.287**

GRUPOS PROFESIONALES	EFECTIVOS
Personal operativo	10.205
Mandos intermedios	2.405
Estructura de apoyo	704
Estructura de dirección	828
Alta dirección	40
Otros	105
TOTAL	**14.287**

La edad media de los trabajadores es de 47 años y la antigüedad media en la entidad es de 24 años.

EDAD	%
Hasta 25 años	0,40
Entre 26 y 30 años	0,70
Entre 31 y 35 años	1,34
Entre 36 y 40 años	8,89
Entre 41 y 45 años	30,35
Entre 46 y 50 años	29,53
Entre 51 y 55 años	18,01
Entre 56 y 60 años	9,81
Mas de 61 años	0,97
ANTIGÜEDAD	**%**
Entre 0 y 12 años	3,9
Entre 13 y 19 años	7,4
Entre 20 y 27 años	64,5
Entre 28 y 35 años	17,7
Más de 36 años	6,5

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

COMUNIDAD AUTÓNOMA	EFECTIVOS
Andalucía	1.924
Aragón	707
Asturias	318
Cantabria	178
Castilla y León	1.835
Castilla La Mancha	821
Cataluña	1.765
Extremadura	311
Galicia	708
Madrid	3.326
Murcia	221
Navarra	213
País Vasco	680
La Rioja	79
Comunidad Valenciana	1.202
TOTAL	**14.287**

4.4.2. RESTO DE SOCIEDADES

Las existencias de personal de las cinco sociedades a 31 de diciembre de 2006 se sitúan en 875 empleados, de los que el 40,6% son fijos y el 59,4% eventuales. En 2006 se ha producido un aumento en el total de empleados de 177 personas, la mayoría eventuales, básicamente de Tifsa debido al importante aumento de la producción en 2006.

El detalle de dichas plantillas y su evolución en el tiempo, se muestra en la tabla y gráfico siguientes:

PLANTILLA Nº de personas	A 31-12-2005	%	A 31-12-2006	%	VARIACIONES 2005-2006
COMFERSA	153	21,9	156	17,8	3
EQUIDESA	0	0,0	0	0,0	0
TIFSA	447	64,0	612	69,9	165
EMFESA	25	3,6	26	3,0	1
REDALSA	73	10,5	81	9,3	8
TOTALES	**698**	**100,0**	**875**	**100,0**	**177**
FIJOS	326	46,7	355	40,6	29
EVENTUALES	372	53,3	520	59,4	148

4.5. CONVENIOS CON RENFE OPERADORA.

La finalidad de los convenios es asegurar la continuidad en la prestación de los servicios considerados imprescindibles desde el punto de vista empresarial y que, hasta la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, se proporcionaban en el seno de una única empresa, Renfe. La elaboración de estos convenios se enmarca, además, dentro de la política de la Unión Europea de alcanzar niveles de calidad estratégicos, en aras de la búsqueda de la competitividad del ferrocarril y de la potenciación de los tráficos, tanto de mercancías como de viajeros, dentro de un sistema liberalizado de transporte ferroviario.

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

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

El Acuerdo de nivel de servicio, que podría considerarse el convenio de referencia puesto que actúa de marco para el resto, establece una serie de indicadores objetivos relacionados tanto con la planificación del servicio como con la calidad de servicio final prestado (puntualidad, regularidad, incidentabilidad, calidad de vía). 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" y 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 cinco restantes convenios se refieren a diversos aspectos: ayuda en caso de accidentes, mantenimiento del parque de material de Mantenimiento de Infraestructuras de Líneas Convencionales, el mantenimiento de los tractores de Terminales de Mercancías, el transporte por ferrocarril de los materiales que Mantenimiento de Líneas Convencionales precisa para el desarrollo de su labor y el último relacionado con servicios de tracción para el servicio de Circulación.

Durante el año 2006, se ha continuado en la línea iniciada en 2005, con la firma de nuevos convenios relacionados con la utilización conjunta de los sistemas de información, la

prestación de servicios de tracción y personal de conducción en las líneas de ancho UIC, el mantenimiento de instalaciones en los talleres y playas de vía de Cerro Negro, La Sagra y Santa Catalina, el 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 la prestación de servicios de vigilancia y seguridad en los denominados "Centros de Seguridad" durante los años 2006 y 2007.

4.6. OTROS CONVENIOS Y ACUERDOS DE COLABORACIÓN.

Además de los convenios con Renfe Operadora durante el ejercicio 2006 Adif ha formalizado convenios y acuerdos de colaboración con otras entidades integrantes del sector público, entre los que se encuentran:

- Convenios con Ayuntamientos para la mejora de la integración del ferrocarril en los términos municipales y realización de diversas obras y servicios relacionados con las infraestructuras ferroviarias: Mieres, Sabadell, Pamplona, Tortosa y Sitges.
- Convenio urbanísticos con Ayuntamientos: Canfranc, Cartagena, Granollers, León, Villanueva de la Serena, Requena, Cuenca, Langreo y Lugo.
- Para la remodelación de la redes arteriales ferroviarias en Murcia y Cartagena, convenios entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno de la Región de Murcia, Adif y los Ayuntamientos.
- Convenios de colaboración con Universidades y centros de investigación: Universidad Politécnica de Madrid, Universidad de León y con el Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT).
- Convenios específicos de colaboración en materia de prevención y lucha contra incendios forestales: Junta de Extremadura, Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, Comunidad Autónoma de Madrid.
- Convenios para la creación de vías verdes con los Ayuntamientos de: Merindades (Burgos), Rota (Cadiz), Chipiona (Cadiz) y Almeria.

5. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE ADIF A 31 DE DICIEMBRE DE 2006.

Consejo de Administración

PRESIDENTE:

Sr. D. Antonio González Marín.

VOCALES:

Sra. Dª. Carmen Alcaide Guindo.

Sr. D. José Juan Blasco Lang

Sr. D. Juan Carlos Cáceres Díez.

Sr. D. Diego Chacón Ortiz.

Sr. D. Luis de Santiago Pérez.

Sr. D. Juan Antonio Garde Roca.

Sr. D. Juan José Granado Martín.

Sr. D. Fernando Gurrea Casamayor.

Sr. D. Antonio Lanchares Asensio.

Sr. D. Juan Angel Mairal Lacota.

Sr. D. Eduardo Molina Soto.

Sr. D. Fernando Palao Taboada.

Sr. D. Fernando Puig de la Bellacasa y Aguirre.

Sra. Dª. Mercedes Rodríguez Arranz.

Sr. D. Antonio Serrano Rodríguez.

Sr. D. Miguel Angel Cilleros Sánchez.

Sra. Dª. Encarnación Vivanco Bustos.

Sr. D. José Antonio Zamora Rodríguez.

SECRETARIA:

Sra. Dª. María Rosa Sanz Cerezo.

Madrid, 18 de julio de 2007

EL PRESIDENTE

Fdo.: Antonio González Marín