



MINISTERIO
DE ECONOMÍA
Y HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE
HACIENDA Y PRESUPUESTOS
INTERVENCIÓN GENERAL DE
LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

**Entidad Pública Empresarial Administrador de
Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)**

**Informe de Auditoría de las Cuentas Anuales
Consolidadas del ejercicio 2007**

Intervención Delegada



ÍNDICE

	<u>Página</u>
1. Introducción	1
2. Objetivo y alcance del trabajo	2
3. Resultados del trabajo.....	3
4. Opinión.....	6
5. Concordancia del Informe de Gestión	7
ANEXO I. Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2007	
ANEXO II. Informe de Gestión Consolidado correspondiente al ejercicio 2007	



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 la Entidad Dominante o Adif) el 11 de julio de 2008 y fueron puestas a disposición de esta Intervención Delegada el 15 de julio de 2008.

El trabajo ha sido realizado por la empresa KPMG Auditores, S.L., en virtud del contrato suscrito entre el Ministerio de Economía y Hacienda y dicha empresa a propuesta de la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) para llevar a cabo la auditoría de 2005 y 2006 y que ha sido prorrogado para 2007. Dicho trabajo ha sido objeto de una revisión selectiva por funcionarios de la Intervención Delegada en Adif, en los términos establecidos en el pliego de prescripciones técnicas que rigen el mencionado contrato.

El presente informe de auditoría recoge la opinión de los auditores de la Intervención Delegada en Adif y ha sido realizado de acuerdo con las Normas de Auditoría del Sector Público.



2. Objetivo y alcance del trabajo

El objetivo de nuestro trabajo es comprobar si las cuentas anuales consolidadas examinadas representan en todos los aspectos significativos la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera 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 y se ha elaborado de acuerdo con su normativa reguladora.

Nuestro examen comprende el balance de situación al 31 de diciembre de 2007, la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria de Adif correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

De acuerdo con la legislación vigente se presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación y de la cuenta de pérdidas y ganancias, además de las cifras del ejercicio 2007, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2007. Con fecha 5 de julio de 2007, esta Intervención Delegada emitió un informe de auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 2006, en el que expresó una opinión favorable con salvedades.

En el desarrollo de nuestro trabajo se ha producido la limitación en la aplicación de las normas y procedimientos de auditoría descrita en el apartado 1 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 examinadas:

1.- Limitación al alcance

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

Al 31 de diciembre de 2007 Adif continúa con el proceso de valoración de los terrenos que a dicha fecha aún no tiene registrados contablemente en su inmovilizado material, aquellos 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 adjuntas del ejercicio 2007 tendría su registro contable.

2.- Incertidumbre

De acuerdo con lo establecido en el apartado 13.1 de la Orden FOM/2909/2006, de 19 de septiembre, emitida por el Ministerio de Fomento, por la que se determinaron los bienes, derechos y obligaciones pertenecientes a Renfe-Operadora, ésta asumiría el 50% de las obligaciones de pago que puedan surgir como consecuencia de los litigios, reclamaciones de terceros y obligaciones tributarias existentes al cierre del ejercicio 2004, así como aquellas que pudieran plantearse con posterioridad pero debidas a hechos acaecidos con anterioridad al 31 de diciembre de 2004 en la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (en adelante RENFE, y en la actualidad Adif).



En este sentido, tal como se describe en la nota 16 c) de la memoria de cuentas anuales adjunta, durante el ejercicio 2002 la Oficina Nacional de Inspección (ONI) realizó actuaciones de comprobación de las declaraciones fiscales de RENFE correspondientes al periodo 1998 a 2000, que dieron como resultado unas actas, firmadas en disconformidad, sobre las liquidaciones de IVA de aquellos ejercicios por importe de 117.598 miles de euros.

Las actas correspondientes al ejercicio 1998 se levantaron porque RENFE, en el cálculo de la prorrata del IVA de este ejercicio, no incluyó las subvenciones recibidas del Estado para dicho ejercicio, ya que, la disposición adicional transitoria vigésima segunda de la Ley de Medidas Fiscales para el año 1998 estableció que las subvenciones recibidas del Estado para dicho ejercicio, que hubieran sido acordadas con anterioridad al 1 de enero de 1998, no debían incluirse en el cálculo de la prorrata del IVA. RENFE no incluyó en el cálculo estas subvenciones, porque habían sido acordadas en 1994, que es cuando se firmó entre el Estado y RENFE el Contrato-Programa 1994-1998, en el que se fijaban las subvenciones que recibiría la Entidad durante los años que incluía este Contrato-Programa. Sin embargo, la Agencia Tributaria consideró que, puesto que para que se hagan efectivas las subvenciones acordadas en este Contrato-Programa, han de ser incluidas en los Presupuestos Generales del Estado, y éstos entran en vigor el 1 de enero de cada ejercicio, las correspondientes a 1998 debían considerarse concedidas el 1 de enero de 1998 y, por tanto, debían ser objeto de inclusión en el cálculo de la prorrata del IVA de ese ejercicio.

RENFE recurrió las liquidaciones derivadas de estas actas ante el Tribunal Económico Administrativo Central (TEAC), que con fecha 29 de julio de 2005 estimó parcialmente el recurso. Con fecha 26 de mayo de 2006 la Delegación Central de Grandes Contribuyentes en ejecución del fallo del TEAC practicó una nueva liquidación por importe de 119.030 miles de euros. Adif no ha registrado en contabilidad ninguna provisión por el 50% de este importe al 31 de diciembre



de 2007, asumiendo el criterio del recurso contra el fallo del TEAC presentado en 2005 ante la Audiencia Nacional y la solicitud de suspensión de la ejecución de la liquidación anteriormente descrita. Por otra parte, la normativa española referente al IVA, en relación con disposiciones particulares relativas a la limitación del derecho a la deducción del IVA en caso de percepción de subvenciones, fue denunciada por la Comisión Europea ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, fallando éste en contra del Reino de España con fecha 6 de octubre de 2005.

Desconocemos cual será el desenlace final del recurso interpuesto ante la Audiencia Nacional en relación con la mencionada liquidación tributaria, y, por tanto, su efecto sobre las cuentas anuales de Adif del ejercicio 2007. Dicho desenlace podría depender, entre otros aspectos, de la hipotética calificación de RENFE como sujeto pasivo pleno o mixto del IVA, ya que dicha calificación condiciona los efectos que pudiera tener en relación con la liquidación impugnada, la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 6 de octubre de 2005.



4. Opinión

En nuestra opinión, excepto por la limitación al alcance de nuestro trabajo descrita en el apartado 1 de Resultados del trabajo y excepto por los efectos de los ajustes que pudieran ser necesarios efectuar si se conociera el desenlace final de la incertidumbre descrita en el apartado 2 de Resultados del trabajo, las cuentas anuales consolidadas de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y Sociedades Dependientes correspondientes al ejercicio 2007, 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

De acuerdo con sus estatutos, el Presidente de la Entidad Dominante tiene que elaborar un Informe de Gestión Consolidado que contiene las explicaciones que se consideren oportunas respecto a la situación y evolución de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y Sociedades Dependientes y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestro trabajo se ha limitado a verificar que 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, 17 de julio de 2008

Fdo.: Álvaro Casillas Pérez



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Cuentas Anuales Consolidadas e Informe de Gestión Consolidado

31 de diciembre de 2007

**odif**

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
BALANCES DE SITUACIÓN CONSOLIDADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2007 Y 2006
 (Expresados en Miles de Euros)

	2007	2006	PASIVO	2007	2006
Inmovilizado	20.663.373	18.038.686	Fondos Propios (nota 10)	13.840.737	12.671.456
Gastos de establecimiento (nota 4 (d))	-	2.803	Aportación Patrimonial	13.840.150	12.591.665
Inmovilizaciones inmateriales (nota 5)	32.098	37.344	Reservas de la Entidad Dominante	271.305	282.233
Inmovilizaciones materiales (nota 5)	19.744.446	16.799.231	Reservas en sociedades consolidadas por integración global	(1.462)	(1.638)
Inmovilizaciones financieras (nota 6)	850.626	1.173.240	Reservas en sociedades puestas en equivalencia	5.194	2.085
Deudores por operaciones a largo plazo (nota 8 (a))	36.203	26.068	Resultados negativos ejercicios anteriores	(194.969)	(110.682)
			Beneficios atribuibles a la sociedad dominante	(79.481)	(92.207)
Fondo de comercio de consolidación (nota 7)	191	205	Socios externos (nota 11)	17.547	16.265
Gastos a distribuir en varios ejercicios (nota 4 (h))	898	1.275	Ingresos a distribuir en varios ejercicios (nota 12)	7.451.379	6.927.108
Activo Circulante	6.253.451	6.606.775	Provisiones para riesgos y gastos (nota 13)	170.083	160.720
Existencias	71.112	67.759	Acreedores a largo plazo	3.251.191	3.043.568
Deudores (nota 8)	3.157.244	2.996.749	Entidades de crédito (nota 14)	3.173.803	3.028.111
Deudores empresas del grupo y asociadas	34.513	67.616	Otros Acreedores	74.748	13.568
Inversiones financieras temporales (nota 9)	2.778.445	3.230.758	Desembolsos pendientes sobre acciones no exigidas	2.640	1.889
Tesorería	211.953	243.725	Acreedores a corto plazo	2.186.976	1.827.824
Ajustes por periodificación	184	168	Entidades de crédito (nota 14)	287.324	81.919
			Acreedores Comerciales	406.665	352.954
			Deudas con empresas del grupo	10.801	13.426
			Otras deudas no comerciales (nota 15)	1.387.874	1.332.882
			Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo (nota 13)	92.267	44.540
			Ajustes por periodificación	2.045	2.103
Total Activo	26.917.913	24.646.941	Total Pasivo	26.917.913	24.646.941



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 2007 Y 2006
(Expresadas en Miles de Euros)

	GASTOS		INGRESOS	
	2007	2006	2007	2006
Aprovisionamientos	221.144	194.003	Importe neto de la cifra de negocios (nota 17)	1.626.353
Gastos de personal (nota 19)	687.978	659.971	Aumento de existencias de productos terminados y en curso de fabricación	363
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado (notas 4 (d), (h) y 5)	177.274	151.298	Trabajos realizados para el inmovilizado	54.125
Variación de las provisiones de tráfico (984)	(20.998)	(984)	Otros ingresos de explotación (nota 18)	627.858
Otros gastos de explotación (nota 20)	1.380.252	940.932		
Gastos de explotación	2.445.650	1.945.220	Ingresos de explotación	2.308.699
			Pérdida de explotación	136.951
Gastos financieros y gastos asimilados (nota 21)	161.671	87.336	Ingresos de participaciones en capital	122
Diferencias negativas de cambio	1	-	Intereses e ingresos asimilados (nota 22)	164.067
			Diferencias positivas de cambio	3.322
Gastos financieros	161.672	87.336	Ingresos financieros	167.389
Resultados financieros positivos	5.717	18.044		
Amortización fondo de comercio (nota 7)	14	15	Resultados de sociedades puestas en equivalencia (nota 6)	11.193
			Pérdidas de las actividades ordinarias	120.055
Gastos extraordinarios	15.429	29.328	Subvenciones de capital traspasadas a resultados (nota 12)	37.968
Variación de las provisiones de inmovilizado inmaterial, material y cartera de control	(10.071)	10.086	Ingresos extraordinarios	7.327
Pérdidas procedentes del inmovilizado	2.321	1.817	Ingresos y beneficios de otros ejercicios	31.945
Gastos de ejercicios anteriores	26.608	15.390		
Gastos extraordinarios	34.287	56.621	Ingresos extraordinarios	77.240
Resultados extraordinarios positivos (nota 23)	42.953	8.736		
Impuesto sobre sociedades (nota 16 (a))	-	5.111	Pérdidas antes de impuestos	77.102
Resultados atribuidos a socios externos (notas 10 y 11)	4.384	3.593	Impuesto sobre sociedades (nota 16 (a))	2.005
			Pérdidas netas antes de minoritarios	75.097
			Resultado del ejercicio - Pérdidas	79.481



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

(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, los cuales fueron determinados por el Ministerio de Fomento mediante la Orden Ministerial 2909/2006.

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 de 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

La Entidad, junto con sus sociedades dependientes y multigrupo, componen el Grupo Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y sociedades dependientes (en adelante el Grupo o Grupo ADIF). La información básica sobre las sociedades que componen el Grupo, las actividades de las sociedades del Grupo, los porcentajes de participación directa o indirecta en cada sociedad y otra información relevante sobre cada sociedad que compone el Grupo se presenta en el anexo I adjunto.

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 Secretaría General de Infraestructuras.
- Los Ministerios de Economía y Hacienda y Fomento podrán encomendar a ADIF la administración de las infraestructuras de titularidad del Estado mediante los correspondientes convenios o contratos – programas.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

- 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:
 - i. 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.
 - ii. 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.
 - iii. 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.
 - iv. Todos los bienes de dominio público o patrimoniales que configuran la denominada línea de alta velocidad Madrid – Sevilla.
 - v. 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

Para la financiación de la red ferroviaria de titularidad de ADIF, la Ley 42/2006, de 28 de diciembre, que aprueba los Presupuestos Generales del Estado (en adelante, PGE) para el año 2007, incluye una consignación de crédito a favor de ADIF por importe de 1.204.000 miles de euros, que se ha registrado contablemente como aportación patrimonial en los fondos propios de la Entidad.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

Asimismo, con idéntica finalidad que en el ejercicio anterior, la Ley 51/2007, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2008, establece una consignación de crédito a favor de ADIF y en concepto de aportación patrimonial por un total de 1.352.277 miles de euros.

(c) 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:
 - i. 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	Previsión	Contrato Programa			
	2005	2006	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)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

ii. Lograr el siguiente resultado de ADIF:

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

iii. 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	Previsión	Contrato Programa			
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
PLANTILLA ADIF	14.744	14.502	14.291	14.053	13.811	13.349

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

	Miles de euros	
	31/12/2007	31/12/2010
	Ingresos comerciales/Plantilla ADIF	57.180

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

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

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

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

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:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

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

Los gastos relativos a este concepto, de acuerdo con la modificación del Contrato – Programa suscrita el día 18 de diciembre de 2007, se comprometerán y pagarán a la entidad a que corresponda en función del convenio que suscriba (véase apartado (d)) y por el importe de las mismas en el ejercicio presupuestario en el que se establezcan las correspondientes consignaciones. Sin perjuicio de lo anterior, y en los términos previstos en el antes mencionado Convenio, se realizará la oportuna liquidación de los ejercicios 2005 y 2006, que se efectuará conforme al procedimiento establecido en la cláusula 13 del Contrato – Programa que se describe en párrafos posteriores (véase nota 8(a)).

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 y 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

En este sentido, la LPGE 2008 establece, en su artículo 52.1 que el Estado asumirá con fecha 1 de enero de 2008 deuda de ADIF por un importe de 132.939 miles de euros correspondientes al importe atribuido a la Entidad como consecuencia de la liquidación de las aportaciones del Estado a RENFE en el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2001 al 31 de diciembre de 2004, así como, de acuerdo con su artículo 52.2, deuda de la Entidad por un total de 91.931 miles de euros correspondiente a la liquidación de los activos intercambiados entre el Estado y la Entidad (véase nota 8 (c)).

- La deuda asumida por el Estado corresponde en su totalidad a operaciones de financiación suscritas por la Entidad con el Banco Europeo de Inversiones. El detalle de la deuda asumida, desglosado por operaciones, se presenta a continuación:

Proyecto	Miles de euros
AVE MADRID – SEVILLA Tramo D	15.946
AVE MADRID – SEVILLA Tramo 2C	26.029
AVE MADRID – SEVILLA Tramo 2D	40.903
RENFE VII	43.710
MADRID – BARCELONA – FIGUERES Tramo A Subtramo I	6.351
Liquidación Aportaciones Período 2001 - 2004	<u>132.939</u>
MADRID – BARCELONA – FIGUERES Tramo A Subtramo II	91.931
Liquidación intercambio de Activos ADIF - Estado	<u>91.931</u>
Total deuda asumida por el Estado a 1 de enero de 2008 (véase nota 14)	<u><u>224.870</u></u>

- 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, Fomento y ADIF, cuyas funciones serán las siguientes:
 - i. Controlar la ejecución del Contrato – Programa.
 - ii. Conocer, y aprobar si procede, las conclusiones de los grupos de trabajo que se hubiesen creado como consecuencia del Contrato – Programa.
 - iii. 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

- iv. Informar anualmente a la Comisión Delegada de Asuntos Económicos del cumplimiento de los objetivos del Contrato – Programa.
 - v. Interpretar el Contrato – Programa.
 - vi. 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 y 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:
- i. 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.
 - ii. Actividades de inversión: la cantidad anual devengada a cargo de la AGE será la resultante de las certificaciones reales presentadas por ADIF y calculadas de forma acumulada hasta el ejercicio objeto de liquidación con el límite máximo de la suma de las consignaciones previstas para estas actividades en el Contrato – Programa, calculadas también de forma acumulada, autorizándose una anticipación del 10% de las inversiones anuales previstas, cuyo devengo con cargo a la AGE se producirá según el calendario previsto en el Contrato – Programa.
- Con relación a los convenios suscritos por el Ministerio de Economía y Hacienda, el Ministerio de Fomento y ADIF para los ejercicios 2005 y 2006, referentes a la administración de la Red de titularidad del estado, se acuerda considerar como fijas y no sujetas a liquidación las aportaciones de la AGE consignadas en los respectivos Presupuestos Generales del Estado.

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

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

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

- Su objeto es la promoción por la SEITTSA de las actuaciones en la Red de Titularidad del Estado encomendadas a ADIF en desarrollo de lo establecido en el Contrato – Programa.
- Las referidas actuaciones se concretarán mediante Resoluciones de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación del Ministerio de Fomento, en las que se determinará el alcance de la encomienda, su importe y la distribución por anualidades.
- Estas actuaciones serán contratadas por ADIF y en su coste se incluirán los relativos a la ejecución de las obras, incorporando el desvío de servicios, las expropiaciones e indemnizaciones, las obligaciones correspondientes a las aportaciones al 1% establecido en la Ley 16/1985, de 25 de julio, de Patrimonio Histórico Español, así como el coste de las asistencias técnicas, en su caso, necesarias para dicha ejecución y para la redacción o supervisión de los proyectos.
- Los ingresos que pudiera generar ADIF por su participación en los programas de financiación europea o mediante Convenios suscritos con otras administraciones para la ejecución de estas inversiones, se deducirán de su coste.
- Asimismo, en concepto de costes indirectos y gastos generales ADIF imputará un 2% del coste de la inversión hasta la cifra de 500 millones de euros y un 1% sobre el exceso. SEITTSA, a su vez, percibirá en concepto de gastos de promoción un 0,25%.
- Estas actuaciones serán financiadas por SEITTSA con cargo a sus fondos propios y se incorporarán a su Balance.
- La Administración General del Estado aportará a SEITTSA las consignaciones presupuestarias necesarias para la cobertura del coste de estas actuaciones, de acuerdo con las siguientes anualidades concordantes con las establecidas en Contrato – Programa para el período 2007 – 2010, que tendrá el carácter de aportaciones máximas anuales, estando condicionada su efectividad a la aprobación de las Resoluciones de encomienda.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

	Miles de euros (IVA incluido)				TOTAL
	Año 2007	Año 2008	Año 2009	Año 2010	
Encomiendas previstas	479.897,26	520.585,54	543.289,78	578.059,85	2.121.832,43
0,25 Gastos SEITSA	<u>1.199,74</u>	<u>1.301,46</u>	<u>1.358,22</u>	<u>1.445,15</u>	<u>5.304,57</u>
TOTAL	<u>481.097,00</u>	<u>521.887,00</u>	<u>544.648,00</u>	<u>579.505,00</u>	<u>2.127.137,00</u>

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

	Miles de euros (IVA Incluido)		
	2007	2008	TOTAL
TOTAL	<u>680.024</u>	<u>206.182</u>	<u>886.206</u>

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

- La Administración General del Estado aportará a SEITSA las consignaciones presupuestarias necesarias para la cobertura del coste de esta actuación, de acuerdo con las siguientes anualidades concordantes con las establecidas en Contrato – Programa para el período 2007 – 2010, que tendrán el carácter de aportaciones máximas anuales:

	Euros (IVA incluido)				TOTAL
	Año 2007	Año 2008	Año 2009	Año 2010	
Ourense - Santiago	439.244.134	329.505.741	393.726.410	550.185.721	1.712.662.006
0,15% GASTOS SEITSA	658.866	494.259	590.590	825.279	2.568.994
TOTAL	439.903.000	330.000.000	394.317.000	551.011.000	1.715.231.000

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

	Euros (IVA Incluido)			TOTAL
	2007	2008	2009	
TOTAL	269.976.000	28.863.000	21.894.595,54	320.733.595,54

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

	Miles de euros				
	2007	2008	2009	2010	TOTAL
Actuaciones en Cercanías. Estaciones y red	7.390	47.690	27.900	3.000	85.980
Actuaciones en Mercancías. Terminales y red.	50	250	300	-	600
Mejoras de la seguridad y funcionalidad de red ferroviaria.	59.180	74.070	78.170	58.160	269.580
Actuaciones de modernización de activos	32.585	42.910	31.870	4.970	112.335
Plan de renovaciones integrales	55.500	148.550	179.250	116.900	500.200
Estudios, proyectos y ejecución de obras	154.705	313.470	317.490	183.030	968.695
Supresión y protección de pasos a nivel	51.785	73.000	81.604	93.573	299.962
Inversiones puntuales para la reposición y mejora de la Red de Titularidad del Estado	154.084	110.609	113.067	95.934	473.694
Actuaciones de reposición y mejora derivadas de los compromisos en que se subrogó ADIF anteriores a 31 de diciembre de 2004	94.089	17.500	-	-	111.589
Inversiones prioritarias de reposición y mejora derivadas de los compromisos adquiridos por ADIF en el período comprendido entre 1 de enero de 2005 y la fecha de firma del Contrato - Programa	25.234	6.000	-	-	31.234
Total Encomiendas	479.897	520.579	512.161	372.537	1.885.174

(f) 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

- 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

En el ejercicio 2007 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:

	<u>Miles de euros</u>
Utilización de líneas de la Red de Interés General	128.742
Utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias	<u>56.406</u>
	<u>185.148</u>

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

El importe devengado en el ejercicio 2007 por esta tasa asciende a 13.301 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 2007, 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 2007 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) Aspectos derivados de la transición al Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007

Con fecha 20 de noviembre de 2007, se publicó el RD 1514/2007, por el que se aprobó el nuevo Plan General de Contabilidad (PGC), que entró en vigor el día 1 de enero de 2008 y es de obligatoria aplicación para los ejercicios iniciados a partir de dicha fecha.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

El mencionado Real Decreto establece que las primeras cuentas anuales que se elaboren conforme a los criterios contenidos en el mismo se considerarán cuentas anuales iniciales y por lo tanto no se recogerán cifras comparativas del ejercicio anterior, si bien se permite presentar información comparativa del ejercicio precedente siempre que la misma se adapte al nuevo PGC. Adicionalmente, este Real Decreto contiene diversas disposiciones transitorias en las cuales se permiten distintas opciones de aplicación de la nueva norma contable y adopción voluntaria de determinadas excepciones a su primera aplicación.

La Entidad y sus sociedades dependientes están llevando a cabo un plan de transición para su adaptación a la nueva normativa contable que incluye, entre otros aspectos, el análisis de las diferencias de criterios y normas contables, la determinación de la fecha del balance de apertura, la selección de los criterios y normas contables a aplicar en la transición, y la evaluación de las necesarias modificaciones en los procedimientos y sistemas de información. No obstante, a la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales no se dispone todavía de suficiente información para concluir sobre los resultados de este análisis.

(c) 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 2007.

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.

Cuando 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. En caso contrario, la mencionada diferencia aparece registrada como diferencia positiva (fondo de comercio) o negativa de consolidación.

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.

(d) 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 2007, las correspondientes al ejercicio anterior que formaban parte de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2006, aprobadas por el Consejo de Administración de ADIF de fecha 23 de julio de 2007. Asimismo, se ha optado por omitir en la memoria consolidada del ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2007 los datos comparativos del ejercicio anterior.

Hasta 31 de diciembre de 2006, la Entidad registraba 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, como una disminución de las aportaciones patrimoniales recibidas del Estado. En el ejercicio 2007, la Entidad ha modificado el criterio de contabilización de estos fondos registrándolos como mayor valor de las inversiones en la Red de titularidad propia o un mayor coste de las obras ejecutadas en la Red de Titularidad del Estado, en su caso.

En consecuencia, ADIF ha registrado un incremento del epígrafe de "Aportación Patrimonial" del Balance de Situación adjunto por un total de 44.141 miles de euros correspondientes al importe acumulado a 31 de diciembre de 2006 de los mencionados fondos. Asimismo, la aplicación de este criterio ha supuesto en el ejercicio 2007 un incremento del inmovilizado material por importe de 55.361 miles de euros y de la cifra de otros gastos de explotación por un total de 3.061 miles de euros.

(e) Agrupación de partidas

A efectos de facilitar la comprensión del balance de situación y de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidados, dichos estados se presentan de forma agrupada, presentándose los detalles requeridos por el Plan General Contable y las Normas para la Formulación de Cuentas Anuales Consolidadas para cada una de las partidas en las correspondientes notas 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 dichas participaciones, ajustado, en su caso, por las plusvalías tácitas existentes, se registra en el proceso de consolidación de dicho sugrupo 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 dichas sociedades.

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

Todas las cuentas y transacciones significativas entre las sociedades consolidadas han sido eliminadas en el proceso de consolidación. Los saldos y transacciones con sociedades asociadas se presentan y desglosan separadamente..

(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 2007, se han capitalizado por este concepto 1.552 miles de euros, e imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada 4.355 miles de euros, de los cuales 1.447 miles de euros se reflejan en el epígrafe de "Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado" y 2.908 miles de euros en el epígrafe de "gastos y pérdidas de otros ejercicios".

(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 años de vida útil estimada son los siguientes:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

	<u>AÑOS</u>
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.

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

Los trabajos que el grupo realiza para su propio inmovilizado que suponen una mejora o alargamiento de la vida útil son considerados como inversiones y se registran al coste acumulado que resulta de añadir a los costes externos, según facturas de proveedores, los costes internos, determinados en función de los consumos propios de materiales de almacén y el resto de los costes incurridos.

En las adquisiciones de inmovilizado material entregando a cambio otro inmovilizado, la entidad valora el bien recibido por el valor neto contable del bien cedido a cambio, con el límite máximo del valor de mercado del inmovilizado recibido, si éste fuera menor.

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

- i. 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.
- ii. La infraestructura recibida del Estado en adscripción se valora por un importe igual al que figura en las correspondientes actas de subrogación.
- iii. 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.
- iv. 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.

- v. 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

- i. 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:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

	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

ii. 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

iii. 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

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 2007 a 898 miles de euros. Estas partidas se amortizan linealmente en el periodo de vigencia del contrato o convenio correspondiente. En el ejercicio 2007, se han capitalizado 73 miles de euros, e imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada por este concepto 450 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 cumplimiento. 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

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 2007, viene establecida en el convenio colectivo suscrito el día 31 de marzo de 2008, para el período 2007-2008, por la Dirección de la Entidad y los representantes de los trabajadores.

El importe provisionado al 31 de diciembre de 2007, 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.

En la nota 13 se desglosa el movimiento de las provisiones por este concepto durante el ejercicio 2007.

(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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

- 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 al fin del 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 2007 se han producido 370 adhesiones, de las cuales 24 han correspondido a bajas incentivadas y 346 a prejubilaciones.

En la nota 13 se desglosan los movimientos durante el ejercicio 2007, 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 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 4,2% para el ejercicio 2008 y del 2% para el ejercicio 2009 y siguientes.
- Un interés técnico del 5% anual.
- La tabla actuarial PERM/F 2000.
-

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

- La edad de jubilación o prejubilación se ha determinado diferenciando los siguientes colectivos:
 - i. Trabajadores con requisitos para acogerse al ERE 2006-2010 en el año 2008; se ha considerado que se prejubilaban en el ejercicio 2008.
 - ii. Trabajadores susceptibles de acogerse en el año 2009 ó 2010 tomando como edad de prejubilación los 59 años.
 - iii. Resto de trabajadores en activo: se prevé su edad de jubilación a los 65 años.

En la nota 13 se desglosa el movimiento de las provisiones por este concepto durante el ejercicio 2007

(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

El gasto por Impuesto sobre Sociedades de cada ejercicio se calcula sobre el beneficio económico, corregido por las diferencias de naturaleza permanente con los criterios fiscales y tomando en cuenta las bonificaciones y deducciones aplicables. El efecto impositivo de las diferencias temporales, los créditos por pérdidas a compensar y los derechos por deducciones y bonificaciones pendientes de aplicación se incluyen, en su caso, en las correspondientes partidas del balance de situación, clasificados en cuanto a plazo según el periodo de reversión o realización previsto.

El criterio seguido en el reconocimiento del pasivo por impuestos diferidos es el de registrar todos, incluso aquellos cuya reversión no está prevista de inmediato. Los créditos fiscales por pérdidas compensables, los impuestos anticipados y los derechos por deducciones y bonificaciones pendientes de aplicación sólo se reconocen en el activo del balance de situación en la medida que su realización futura esté razonablemente asegurada en el plazo máximo de 10 años, o siempre que existan impuestos diferidos que vayan a revertir durante el periodo de caducidad del derecho de compensación a partir de 10 años.

Asimismo, la Entidad, siguiendo criterios de prudencia, no recoge en el Balance de Situación el efecto fiscal de las deducciones pendientes de aplicación.

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

En el ejercicio 2007 la Entidad tributa en régimen de consolidación fiscal con su empresa filial Equipamientos de Espacios y Estaciones, S.A. (EQUIDESSA)

Cuando una entidad del grupo fiscal consolidable tiene en el ejercicio una base imponible negativa, y el conjunto de entidades que forman el grupo consolidable compensan la totalidad o parte de la misma en la declaración consolidada del Impuesto sobre Sociedades, se generará un derecho de cobro a favor de dicha entidad, y una obligación de pago por parte de las entidades que aporten las citadas bases imponibles positivas.

(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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

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.

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

(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:

- 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.
- 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

(5) Inmovilizaciones materiales e inmateriales

El movimiento del ejercicio 2007 de las cuentas que componen estos epígrafes es el siguiente:

	Miles de Euros					Saldos al 31.12.2007
	Saldos al 31.12.2006	Altas	Trasposos	Bajas	Reclasifica- ciones	
Edificios y otras construcciones	1.528.483	423	194.190	(5.850)	-	1.717.246
Terrenos y Bienes Naturales	1.005.645	69.017	(937)	(16.099)	(25.926)	1.031.700
	<u>2.534.128</u>	<u>69.440</u>	<u>193.253</u>	<u>(21.949)</u>	<u>(25.926)</u>	<u>2.748.946</u>
Instalaciones de la vía	7.325.091	-	3.765.157	(1.945)	-	11.088.303
Elementos de transporte	234.634	-	5.408	(910)	-	239.132
Otro inmovilizaciones materiales	1.042.004	701	172.950	(4.378)	-	1.211.277
Obra en curso	7.739.921	3.309.454	(4.136.768)	(2.390)	(221.006)	6.689.211
Total Inmovilizado Material Bruto	<u>18.875.778</u>	<u>3.379.595</u>	<u>-</u>	<u>(31.572)</u>	<u>(246.932)</u>	<u>21.976.869</u>
Amortización acumulada						
Edificios y otras construcciones	(493.520)	(30.268)	-	4.156	(2.988)	(522.620)
Instalaciones de la vía	(865.386)	(63.071)	-	-	4.696	(923.761)
Elementos de transporte	(137.222)	(11.690)	-	899	(299)	(148.312)
Otro inmovilizado material	(552.109)	(58.672)	-	4.107	(12.817)	(619.491)
Total Amortizaciones Inmovilizado Material	<u>(2.048.237)</u>	<u>(163.701)</u>	<u>-</u>	<u>9.162</u>	<u>(11.408)</u>	<u>(2.214.184)</u>
Provisión depreciación Inmovilizado Material	(28.310)	-	-	10.071	-	(18.239)
Total Amortizaciones y Provisiones del Inmovilizado Material	<u>(2.076.547)</u>	<u>(163.701)</u>	<u>-</u>	<u>19.233</u>	<u>(11.408)</u>	<u>(2.232.423)</u>
Total Inmovilizado Material Neto	<u>16.799.231</u>	<u>3.215.894</u>	<u>-</u>	<u>(12.339)</u>	<u>(258.340)</u>	<u>19.744.446</u>
Inmovilizado Inmaterial Bruto	90.053	14.597	-	(7.945)	-	96.705
Amortización Inmovilizado Inmaterial	(52.709)	(11.735)	-	361	(524)	(64.607)
Total Inmovilizado Inmaterial Neto	<u>37.344</u>	<u>2.862</u>	<u>-</u>	<u>(7.584)</u>	<u>(524)</u>	<u>32.098</u>
Total Inmovilizado	<u>16.836.575</u>	<u>3.218.756</u>	<u>-</u>	<u>(19.923)</u>	<u>(258.864)</u>	<u>19.776.544</u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

(a) Inmovilizado Material en explotación

Corresponde al coste bruto a 31 de diciembre de 2007 de la línea Madrid-Sevilla, incluyendo el ramal a Toledo, de la sección Madrid - Roda de Bará de la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, de la línea Córdoba-Málaga y de la línea Madrid-Segovia-Valladolid, así como de los restantes activos inmovilizados que forman parte del patrimonio de la Entidad, entre los que destacan las estaciones de viajeros y las terminales de mercancías ubicadas en las líneas que integran la Red de Titularidad del Estado con el siguiente detalle:

	Miles de euros					Total
	Madrid Sevilla	Madrid - Roda de Bará	Córdoba-Málaga	Madrid-Valladolid	Otros	
Edificios	282.592	313.251	42.615	47.669	1.031.119	1.717.246
Instalaciones de la Vía	2.108.425	4.567.638	1.649.548	2.747.322	15.370	11.088.303
Elementos de transporte	-	-	-	-	239.132	239.132
Otro inmovilizado Material	169.774	241.129	27.381	48.536	724.457	1.211.277
Total	2.560.791	5.122.018	1.719.544	2.843.527	2.010.078	14.255.958

(b) Obra en Curso

A 31 de diciembre de 2007, 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- Perpiñán 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).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

- 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 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 redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Madrid-Asturias. Tramo: Venta de Baños-León- Asturias (excluida la Variante de Pajares) (Resolución del 28/12/06)
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Madrid-País Vasco/Frontera Francesa. Tramo: Valladolid-Burgos- Vitoria. (Resolución del 28/12/06)
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Corredor Mediterráneo. Tramo: Límite de la Región de Murcia-Murcia. (Resolución del 28/12/06)
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Madrid-Extremadura/Frontera Portuguesa. Tramo: Cáceres-Mérida-Badajoz. (Resolución del 28/12/06)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

La cifra de reclasificaciones presentada en el cuadro de movimientos del inmovilizado incluye, entre otros conceptos, los terrenos adquiridos y las obras ejecutadas en los ejercicios 2005 y 2006 correspondientes a la construcción del tramo Ourense-Santiago de la línea de alta velocidad a Galicia por un importe de 276.494 miles de euros. La construcción y administración del referido tramo fue encomendada al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias con fecha 20 de diciembre de 2002 y hasta el ejercicio 2007 formaba parte integrante de la Red de Titularidad de Adif. No obstante, el Contrato Programa 2007 – 2010 establece las aportaciones económicas para la financiación de su construcción como parte integrante de la Red de Titularidad del Estado, incluyendo las correspondientes a las obras ejecutadas en los ejercicios 2005 y 2006 (véase nota 1 (c)). En este sentido, el Ministerio de Fomento, con fecha 21 de noviembre de 2007 y mediante Convenio suscrito por dicha Administración, SEITSA y ADIF para la promoción de estas inversiones y la correspondiente Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, ha modificado la antes citada encomienda para determinar que la construcción se realizará con cargo a recursos propios de SEITSA y se activará, en su caso, en su Balance.

En consecuencia, ADIF presentaba, en sus cuentas anuales del ejercicio 2006, estas inversiones en el epígrafe de "Inmovilizaciones Materiales" del Balance de Situación adjunto, mientras que en el ejercicio 2007, de acuerdo con lo establecido en el Contrato – Programa y en el Convenio mencionado en el párrafo anterior, ADIF ha registrado una minoración de la cifra de "Inmovilizaciones Materiales" por el importe de las obras ejecutadas y los terrenos adquiridos en los ejercicios 2005 y 2006 para la mencionada línea de alta velocidad. Asimismo, ha reconocido un derecho de cobro frente a SEITSA por un importe total de 320.734 miles de euros, IVA incluido, de los cuales 298.839 miles de euros se presentan en el epígrafe de "Deudores" del Balance de Situación adjunto y 21.895 miles de euros se han incluido en el epígrafe de "Deudores a largo plazo por operaciones de tráfico". En relación con las inversiones registradas con anterioridad a 2005 cuyo importe asciende a 7.150 miles de euros, la Entidad ha reconocido un derecho de cobro por el mismo importe, el cual será recuperado una vez que la liquidación de las obras por cuenta del estado del ejercicio 2007 sea aceptada (véase nota 9(a)).

Adicionalmente, las obras ejecutadas en el tramo Ourense Santiago durante 2007 han sido registradas con el mismo criterio utilizado para las inversiones de mejora y reposición efectuadas en la Red Convencional, clasificando los gastos incurridos en su ejecución por su naturaleza en los diferentes epígrafes de la referida Cuenta de Pérdidas y Ganancias adjunta y reconociendo el derecho de cobro correspondiente frente a SEITSA como un ingreso dentro de la rúbrica de importe neto de la cifra de negocios de la referida Cuenta de Pérdidas y Ganancias (véase notas 20 y 17 (c)).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

El detalle de la obra en curso a 31 de diciembre de 2007, es el siguiente:

	Miles de euros
Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa	2.375.692
Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo	292.647
Córdoba –Málaga	311.880
Madrid-Castilla la Mancha-Com. Valenciana – Región de Murcia	2.095.152
Madrid – Sevilla y Ramal a Toledo	4.404
L.A.V. León – Asturias	1.136.898
L.A.V. País Vasco	51.505
L.A.V. Murcia – Almería	1.483
L.A.V. Madrid – Cáceres Tramo Navalmoral de la Mata – Cáceres	251
Conexión Logroño	3.735
Palencia – León – Asturias	11.669
L.A.V. Madrid – Extremadura – Frontera Portuguesa	1.559
Valladolid – Burgos – Vitoria	1.055
	6.287.930
Otras inversiones	401.281
	6.689.211

En el saldo de obra en curso a 31 de diciembre de 2007 se incluyen 215.410 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.

En el ejercicio 2007, ADIF ha efectuado diversas operaciones de adquisición de inmovilizado mediante la entrega de terrenos desafectados del uso ferroviario. Estas operaciones se han llevado a cabo, básicamente, con sociedades participadas y en el marco de actuaciones ejecutadas para la remodelación de las redes arteriales ferroviarias de diversas ciudades y la integración de las líneas de alta velocidad en su entorno urbano.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

Según lo descrito en la nota 4 (e), la Entidad ha registrado los bienes recibidos o, en su caso, el compromiso adquirido por el tercero de construir determinados bienes por el valor contable de los bienes entregados, que asciende a 15.120 miles de euros. El coste de las obras recibidas o cuya construcción se ha comprometido se estima en 121.021 miles de euros.

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 2007 ascendían a 580.898 miles de euros.

(6) Inmovilizaciones financieras

El movimiento del ejercicio 2007 de las cuentas incluidas en este epígrafe ha sido el siguiente:

	Miles de Euros			Saldo al 31.12.07
	Saldo al 31.12.06	Adiciones	Bajas o Trasposos	
Participaciones puestas en equivalencia	54.634	15.429	(5.427)	64.636
Otras participaciones	1.117	-	-	1.117
Fianzas, depósitos y otros	1.176	421	(360)	1.237
Administraciones públicas	1.116.655	889.017	(1.221.694)	783.978
	1.173.582	904.867	(1.227.481)	850.968
Menos provisiones	(342)	-	-	(342)
	1.173.240	904.867	(1.227.481)	850.626

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

(a) Participaciones en sociedades puestas en equivalencia

Las altas corresponden, fundamentalmente, a los resultados obtenidos en el ejercicio 2007 por dichas sociedades por un importe de 11.193 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, Renfurbis, Sofetral y Renfapex.

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%	12.323
Nuevos Espacios Comerciales, S.A. (NECSA)	40%	14.149
Renfurbis, S.A.	40%	4.284
Nuevas Estaciones Ferroviarias, S.A. (NEFSA)	40%	4.015
Promociones Residenciales Sofetral, S.A.	40%	2.604
Tricefalo, S.A.	40%	3.015
Bano Real, S.A.	40%	1.754
Centro Estación Miranda, S.A.	40%	1.171
Mosaico Desarrollo Inmobiliario, S.A.	40%	6.589
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A.	40%	4.539
Otras participaciones puestas en equivalencia subgrupo Comfersa	-	5.142
Otras participaciones menores	-	5.051
Total		64.636

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

Sociedad	Miles de Euros
INECO	2.712
NECSA	476
Renfurbis, S.A.	2.948
Terralbina, S.A.	1.843
Águilas Residencial, S.A.	707
Otras participaciones puestas en equivalencia subgrupo Comfersa	654
Otras participaciones menores	1.853
Resultados consolidados por puesta en equivalencia	11.193

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

Las transacciones realizadas con las sociedades asociadas durante el ejercicio 2007, 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 2007, adjunto, son los que se detallan a continuación:

	Miles de euros	
	Saldos Deudores	Saldos Acreedores
Águilas Residencial, S.A.	737	188
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	2.559	420
Arco Duplo, S.A.	-	16
Bano Real, S.A.	3.351	-
Bmterra Majadahonda, S.L.	5	-
Centro Estación Miranda, S.A.	4.261	-
Chartren, S.A.	179	-
Desarrollo Inmobiliario Castilla La Mancha, S.A.	880	-
Estacionamientos Alcarreños, S.A.	7	-
Estacionamientos Celtas, S.A.	7	-
General de Estacionamientos, S.A.	9-	-
Ingeniera y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	660	7.201
Inmobiliaria Paris, S.A.	1	-
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	1.671	1.884
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.	23.082	5
Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	5.210	3.170
Promociones Inmobiliarias Renfapex 2000, S.A.	78	-
Renfurbis, S.A.	1.632	-
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)	4	1.078
Terralbina Inmobiliaria, S.A.	838	-
Tren media, S.A.	1865	-
Tricefalo, S.A.	1.719	-
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	77	-
Valladolid Alta Velocidad 2003,S.A.	3.057	-
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A.	21.189	-
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	30.626	-
	<u>103.704</u>	<u>13.962</u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

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 2007.

(b) Otras participaciones

La cartera de valores incluye, entre otros, las participaciones inferiores al 20%, que no han sido objeto de consolidación en las presentes cuentas anuales. Un detalle de las principales participaciones inferiores al 20% es como sigue:

Sociedad	% de participación	Miles de euros		
		Coste	Provisión	Fondos propios
Barcelona Regional	5,88%	90	-	1.830
Bilbao Ria 2000	10,00%	200	53	1.471
Príncipe Pío Gestión	5,00%	361	-	14.084
Gijón al Norte	12,50%	76	15	488
Otras participaciones	-	390	274	
		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 2007 es como sigue:

	Miles de euros
Derechos de cobro por ayudas concedidas por Fondos Europeos	685.858
Hacienda Pública deudora por IVA	82.794
Impuestos anticipados a largo plazo	13.769
Otros	1.557
Total	<u>783.978</u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

- Derechos de cobro a largo plazo por ayudas concedidas por fondos europeos.

Recoge los importes devengados y pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2007 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	533.110
F.E.D.E.R. Red de Titularidad del Estado y activos propios	137.169
FONDOS R.T.E Alta Velocidad	15.579
	685.858

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 2007 y cuyo cobro se estima se hará efectivo en 2008 por un importe total de 509.829 miles de euros (véase nota 8 (c)).

- 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 2007 que, de acuerdo con la normativa de este impuesto, será deducible en el momento del pago y cuya devolución se obtendrá en el ejercicio 2009.

(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).

El saldo contable del fondo de comercio 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 191 miles de euros.

La amortización, que se calcula sobre un período de 20 años, ha ascendido en el ejercicio a 14 miles de euros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

(8) Deudores

El detalle a 31 de diciembre de 2007 es el siguiente:

	Miles de Euros
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.789.779
Deudores varios	283.348
Administraciones Públicas	1.113.469
	3.186.596
Menos,	
Provisión para insolvencias	(29.352)
	3.157.244

(a) Clientes por prestaciones de servicios

En esta cuenta se incluyen, entre otros conceptos, los importes facturados a SEITSA y pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2007, así como a los importes devengados y pendientes de facturar a dicha fecha en relación con las inversiones ejecutadas por ADIF en la Red Convencional y en el tramo Orense – Santiago de Compostela de la línea de alta velocidad Madrid – Galicia que forman parte de la Red de Titularidad del Estado, de acuerdo con los Convenios suscritos entre ambas entidades y el Ministerio de Fomento (véase nota 1 (d)).

A continuación se presente un desglose por conceptos de estas partidas:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

	Miles de euros
Liquidación de las Inversiones en los ejercicios 2005 y 2006 en el Tramo Orense-Santiago de la línea de alta velocidad a Galicia	298.839
Inversiones en el ejercicio 2007 en el Tramo Orense-Santiago de la línea de alta velocidad a Galicia	313.730
Inversiones en el ejercicio 2007 en la red convencional de titularidad del Estado	314.995
Ingresos pendientes de facturar	
Inversiones hasta 31 de diciembre de 2004 en el Tramo Orense Santiago de la línea de alta velocidad a Galicia.	12.128
Inversiones en el ejercicio 2007 en el Tramo Orense-Santiago de la línea de alta velocidad a Galicia	1.857
Inversiones en el ejercicio 2007 en la red convencional de titularidad del Estado	47.251
Liquidación de las inversiones en el ejercicio 2005 en la red convencional de titularidad del Estado	442.191
Liquidación de las inversiones en el ejercicio 2006 en la red convencional de titularidad del Estado	296.359
TOTAL	1.727.350

Respecto a los derechos de cobro correspondientes a las inversiones realizadas en los ejercicios 2005 y 2006 en el tramo Ourense – Santiago de la línea de alta velocidad a Galicia, la Comisión de Seguimiento del Contrato - Programa, en aplicación del procedimiento establecido en la cláusula 13 del mismo, ha aprobado en su reunión del pasado día 27 de noviembre de 2007, previo informe de control financiero de la Intervención General de la Administración del Estado (en adelante, IGAE), la liquidación definitiva de las inversiones ejecutadas en los ejercicios 2005 y 2006, que ha ascendido a un total de 320.733 miles de euro, IVA incluido, de los cuales 298.839 miles de euros forman parte del saldo de la cuenta de "Clientes por prestación de servicios" y han sido cobrados en el mes de enero del ejercicio 2008. El importe restante, que asciende a 21.895 miles de euros y cuyo cobro se espera hacer efectivo en el ejercicio 2009, se ha reflejado en el epígrafe de "Deudores por operaciones de tráfico a largo plazo".

En la línea de "Inversiones hasta 31 de diciembre de 2004 en el Tramo Ourense-Santiago de la línea de alta velocidad a Galicia", se recogen 7.150 miles de euros que a 31 de diciembre de 2006 se encontraban registrados como obra en curso dentro del epígrafe Inmovilizaciones materiales y 4.978 miles de euros correspondientes a los importes devengados hasta el 31 de diciembre de 2004 en concepto del 1% Cultural del mencionado tramo, que a 31 de diciembre de 2006 se encontraban minorando la cifra de Aportaciones Patrimoniales (véanse notas 5(b) y 3(d)).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

Adicionalmente, la IGAE ha emitido, con fecha 28 de marzo de 2008, los informes de control financiero relativos a las liquidaciones de los ejercicios 2005 y 2006 por las inversiones de mejora y reposición en la Red Convencional, que forma parte de la Red de Titularidad del Estado. Los importes a cobrar resultantes de las referidas liquidaciones se han reflejado en la cuenta de "Clientes por prestaciones de servicios", por un total de 442.191 miles de euros y 296.359 miles de euros, correspondientes a los ejercicios 2005 y 2006, respectivamente.

Con fecha 3 de abril de 2008 la Comisión de Seguimiento aprobó las referidas liquidaciones de los ejercicios 2005 y 2006, por importes de 518.594 y 349.583 miles de euros, respectivamente. Estas cifras incluyen el IVA correspondiente que ha sido repercutido por la Entidad en el ejercicio 2008

En relación con los derechos de cobro correspondientes a las inversiones ejecutadas en el ejercicio 2007, aún no se ha procedido a su liquidación, pero la Dirección de la Entidad considera que de las mismas no surgirán diferencias significativas con respecto a las cifras incluidas en estas Cuentas Anuales.

Asimismo la cuenta "Clientes por prestaciones de servicios" incluye el saldo liquidado y pendiente de cobro a 31 de diciembre de 2007 en concepto de cánones ferroviarios por importe de 17.258 miles de euros y los ingresos devengados y pendientes de liquidación a dicha fecha por el mismo concepto por importe de 15.442 miles de euros (véase nota 17 (a)).

También recoge el importe pendiente de cobro en concepto de Tasa de Seguridad del Transporte Ferroviario de Viajeros, que asciende a 2.083 miles de euros al cierre del ejercicio.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

(b) Deudores varios

El detalle de la composición de este epígrafe del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2007 es como sigue:

	Miles de euros
Convenios con operadores ferroviarios	63.887
Convenios Comunidades Autónomas	43.266
Alquiler de fibra óptica	48.962
Por obras por cuenta de terceros	6.777
Por servicios terminales de mercancías	34.447
Por otros alquileres	21.458
Otros	18.245
Ingresos pendientes de facturar	
Convenios con operadores ferroviarios	28.173
Por alquiler de fibra óptica	149
Por alquileres	1.703
Otros	16.281
	283.348

(c) Administraciones Públicas

El epígrafe de Administraciones Públicas deudoras a corto plazo presenta a 31 de diciembre de 2007 el siguiente desglose:

	Miles de euros
Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo	354.066
Hacienda Pública deudora por Impuesto sobre Sociedades (nota 16 (a))	23.965
Liquidación de las aportaciones del Estado a Renfe período 2001-2004 (Nota 1 (c))	132.939
Estado deudor por intercambio de activos (Nota 1 (c))	91.931
Derechos de cobro por Subvenciones y ayudas concedidas	509.829
Otros	739
	1.113.469

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

- Hacienda Pública deudora por IVA.

El epígrafe Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo incluye el importe a cobrar por las liquidaciones de IVA de la Entidad relativas al ejercicio 2007 por importe de 349.045.

- Derechos de cobro por Subvenciones y ayudas concedidas.

El saldo a cobrar a corto plazo por subvenciones y ayudas concedidas recoge, tal y como se indica en la nota 6. (c) los importes devengados por ayudas europeas a 31 de diciembre de 2007 y cuyo cobro se espera hacer efectivo en 2008 según el siguiente desglose:

	Miles de euros
Fondos de Cohesión Alta Velocidad	301.291
F.E.D.E.R. Alta Velocidad	141.168
FONDOS R.T.E Alta Velocidad	5.325
F.E.D.E.R. Red de Interés General y activos propios	62.045
	509.829

- Liquidación Aportaciones del Estado a Renfe 2001-2004 (véase nota 1(c)).

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

De acuerdo con lo indicado en la nota 1(c), el Estado, en aplicación de lo establecido en la LPGE 2008 ha asumido con fecha 1 de enero de 2008 deuda de ADIF por este importe.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

- Estado Deudor por intercambio de activos

El saldo de esta cuenta corresponde al importe pendiente de liquidar a 31 de diciembre de 2007 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.

El día 1 de enero de 2008, en aplicación de lo establecido en la LPGE 2008, el Estado ha asumido deuda de ADIF por importe equivalente al saldo de esta cuenta. (Véase nota 1(c))

(d) Provisión para insolvencias

El movimiento de la provisión para insolvencias a corto y largo plazo durante el ejercicio 2007 es como sigue:

	Miles de euros	
	Provisión	
	Corto plazo	Largo plazo
Saldos al 31 de diciembre de 2006	(47.546)	(11.334)
Reclasificaciones		
Dotaciones	(5.058)	(21)
Aplicaciones de la provisión	23.252	3.785
Saldos al 31 de diciembre 2007	(29.352)	(7.570)

(9) Inversiones financieras temporales

El detalle de las inversiones financieras temporales a 31 de diciembre de 2007 clasificadas por activo financiero y periodo comprendido entre las fechas de disposición y vencimiento es el siguiente:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

Vencimiento	Miles de euros			TOTAL	Rentabilidad (mínima-máxima)
	Depósitos plazo fijo	Pagarés	Otras inversiones		
Entre 0 y 2 meses	555.000	50.007	8.700	613.707	3,600% - 5,352%
Entre 2 y 3 meses	100.000	-	-	100.000	5,240% - 5,465%
Entre 3 y 6 meses	540.000	-	-	540.000	5,059% - 5,199%
Entre 6 y 12 meses	1.505.000	-	-	1.505.000	4,424% - 4,710%
Intereses devengados no vencidos				19.738	
Saldo a 31 de diciembre de 2007				2.778.445	

Otras inversiones incluyen Letras del Tesoro y Repos por importe de 3.576 y 5.124 miles de euros con fecha de vencimiento enero de 2008 y un tipo de interés entre el 3,60% y el 3,95%.

(10) Fondos propios

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

	Miles de Euros					Total
	Aportaciones patrimoniales	Reservas de la Entidad dominante	Resultados negativos de ejercicios anteriores	Reservas en sociedades consolidadas	Resultado atribuible a la Entidad dominante	
Saldo al 31.12.06	12.591.665	282.233	(110.682)	447	(92.207)	12.671.456
Aportación del Estado	1.204.000	-	-	-	-	1.204.000
Reclasificación provisión patrimonio histórico cultural	44.141	-	-	-	-	44.141
Distribución del resultado de 2006	-	(16.948)	(84.287)	9.028	92.207	-
Trasposos por dividendos	-	9.532	-	(9.532)	-	-
Resultado del ejercicio	-	-	-	-	(79.481)	(79.481)
Otros movimientos	344	(3.512)	-	3.789	-	621
Saldo al 31.12.07	13.840.150	271.305	(194.969)	3.732	(79.481)	13.840.737

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

(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 2006	12.492.506	99.159	12.591.665
Aportación del Estado ejercicio 2007	1.204.000	-	1.204.000
Reclasificación provisión patrimonio histórico cultural	44.141	-	44.141
Otros	344	-	344
Saldo al 31 de diciembre de 2007	13.740.991	99.159	13.840.150

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 (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. La aportación que figura en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2007 asciende a 1.204.000 miles de euros, que han sido desembolsados en su totalidad a 31 de diciembre de 2007. 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

“Reclasificación Provisión Patrimonio Histórico Cultural” recoge el efecto de la regularización efectuada como consecuencia del cambio de criterio en el registro de esta provisión efectuado durante 2007 (véase nota 3 (d)).

(b) Reservas de la Entidad dominante

Un detalle de las Reservas de la Entidad dominante y su movimiento en 2007 es como sigue:

	Miles de Euros		
	Reservas de la Entidad dominante	Otras reservas de la Entidad dominante	Total
Saldos al 31 de diciembre de 2006	245.570	36.663	282.233
Distribución del resultado del ejercicio anterior	-	(16.948)	(16.948)
Traspasos por dividendos	-	9.532	9.532
Otros movimientos	-	(3.512)	(3.512)
Saldo al 31 de diciembre de 2007	245.570	25.735	271.305

La cifra de Reservas de la 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 sociedades consolidadas por integración global por importe de 14.236 miles de euros, y a sociedades consolidadas por el procedimiento de puesta en equivalencia por importe de 7.165 miles de euros que fueron registrados como reservas de la sociedad que poseía las participaciones (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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

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

La cifra de Reservas presenta a la siguiente composición: a 31 de diciembre de 2007

	Miles de euros
Reservas sociedades consolidadas por integración global:	
Comercial del Ferrocarril, S.A.(COMFERSA)	563
Subconsolidado	
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A.(TIFSA)	(2.840)
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	748
Equipamientos de Espacios y Estaciones, S.A.(EQUIDESSA)	(93)
REDALSA, S.A.	160
	(1.462)
Reservas sociedades consolidadas por puesta en equivalencia:	
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A, (INECO)	1.581
Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	783
Renfurbis, S.A.	316
Sofetral, S.A.	809
Promociones Inmobiliarias Renfapex 2000, S.A.	227
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A.	271
Resto de sociedades	1.207
	5.194
	3.732

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

(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	
	Resultado Consolidado	Resultado atribuido a socios externos
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)	(98.084)	-
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA) Subconsolidado	869	1.464
Tecnología e Investigación Ferroviaria (TIFSA)	5.802	1.791
REDALSA, S.A.	360	332
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	978	797
Equipamientos de Espacios y Estaciones, S.A. (EQUIDESSA)	(599)	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	2.712	-
NECSA, Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	476	-
Renfurbis, S.A.	2.948	-
Terralbina, S.A.	1.843	-
Aguilas Residencial, S.A.	707	-
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A.	385	-
Sociedades puestas en equivalencia subgrupo COMFERSA	654	-
Desarrollos Inmobiliarios Castilla-La Mancha, S.A.	488	-
Valladolid A.V. 2003, S.A.	436	-
Otras sociedades puestas en equivalencia	544	-
	(79.481)	4.384

(11) Socios externos

La composición del saldo final por conceptos es la siguiente:

	Miles de Euros			
	Capital	Reservas	Resultados	Total
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	2.909	3.739	1.464	8.112
Tecnología e Investigación del Ferrocarril, S.A. (TIFSA)	230	3.579	1.791	5.600
REDALSA, S.A.	288	1.839	332	2.459
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A.(EMFESA)	42	537	797	1.376
	3.469	9.694	4.384	17.547

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

Los movimientos del epígrafe Socios externos para cada sociedad dependiente durante 2007 han sido los siguientes:

Sociedad	Miles de Euros				Saldo al 31.12.07
	Saldo al 31.12.06	Participación en resultados	Dividendos	Otros movimientos	
Comfersa	7.901	1.464	(1.258)	-	8.107
Tifsa	5.020	1.791	(1.542)	338	5.607
Redalsa	2.127	332	-	-	2.459
Emfesa	1.217	798	(641)	-	1.374
	<u>16.265</u>	<u>4.385</u>	<u>(3.441)</u>	<u>338</u>	<u>17.547</u>

(12) Ingresos a distribuir en varios ejercicios

El saldo de este capítulo del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2007 adjunto recoge, principalmente, las subvenciones de capital pendientes de imputar a resultados.

El movimiento registrado durante el ejercicio 2007 es como se detalla a continuación:

	Miles de euros						Total
	Subvenciones de capital				Total Subvenciones de capital	Otros ingresos a distribuir en varios ejercicios	
	Fondos COHESION	Fondos FEDER	Fondos RTE	Otras subvenciones de capital			
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
Fondos Europeos devengados en 2007	260.857	225.085	(604)		485.338		485.338
Otras subvenciones recibidas 2007				1.912	1.912		1.912
Otros ingresos a distribuir						79.688	79.688
Subvenciones concedidas pendientes de cobro							
Imputación a resultados del ejercicio a subvenciones de capital (Nota 20)	(21.720)	(12.824)	(614)	(2.810)	(37.968)		(37.968)
a diversos epígrafes						(1.919)	(1.919)
a resultados de ejercicios anteriores		(1.923)		(681)	(2.604)	(176)	(2.780)
Saldos al 31 de diciembre de 2007	<u>5.380.641</u>	<u>1.709.423</u>	<u>146.412</u>	<u>101.406</u>	<u>7.337.882</u>	<u>113.497</u>	<u>7.451.379</u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

(a) Fondos de Cohesión

La situación de los Fondos de Cohesión a 31 de diciembre de 2007 se refleja a continuación:

DECISIÓN	TRAMOS	AYUDA CONCEDIDA	AYUDA DEVENGADA	COBROS RECIBIDOS
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(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	339.036	339.036	339.036
C(97) 4027 final de 12.12.1997 C(99) 3877 final de 24.11.1999	Plataforma. Calatayud - Ricla y Zaragoza - Lleida { * }	340.698	342.930	342.930
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(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
C(99) 4056 final de 03.12.99	Accesos a Lleida (plataforma)	22.863	22.863	22.863
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	406.385
TOTAL MADRID - LÉRIDA		2.109.313	2.111.545	2.011.295
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	360.492	360.492	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) 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) 4052 de 19.12.2001 C(2005) 1021 de 22.03.2005	Lleida - Martorell. Plataforma. Subtramo IX-B	27.708	27.579	24.144
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(2001) 4085 de 19.12.2001 C(2005) 1021 de 22.03.2005	Lleida - Martorell. Plataforma. Subtramo X-B	32.517	32.517	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(2003) 2775 de 23.07.2003	Suministro y montaje de materiales de vía (Tramo: Lleida - Olérdola)	119.777	119.777	95.821

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

DECISIÓN	TRAMOS	AYUDA CONCEDIDA	AYUDA DEVENGADA	COBROS RECIBIDOS
TOTAL LÉRIDA – MARTORELL		793.971	793.842	617.456
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	277.925	225.293
C(2003) 3745 de 09.10.2003	Martorell-Barcelona. Subtramo: Gélida-Sant Llorenç d'Hortons-Sant Esteve Sesrovires. Plataforma	39.068	39.068	33.407
C(2003) 4390 de 19.11.2003	Martorell - Barcelona. Subtramo: Sant Esteve Sesrovires - Martorell - Río Llobregat. Plataforma	21.227	21.227	16.982
C(2003) 4395 de 19.11.2003	Martorell - Barcelona. Subtramo: Río Llobregat - Costa Blanca - Conexión Vallés. Plataforma	18.173	18.173	14.538
C(2004) 3806 de 05.10.2004	Martorell - Barcelona. Subtramo: Conexión Vallés - Castellbisbal - El Papiol. Plataforma	45.550	45.550	36.011
C(2004) 3803 de 05.10.2004	Martorell - Barcelona. Subtramo: El Papiol - Sant Vicenç dels Horts. Plataforma	30.185	29.152	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 MARTORELL – BARCELONA		485.793	481.069	379.981
TOTAL LAV MADRID - FRONTERA FRANCESA		3.389.077	3.386.456	3.008.732
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	23.638	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	30.925	19.883
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) 3904 de 16.10.2003	Madrid - Miraflores de la Sierra. Subtramo: Colmenar Viejo - Soto del Real (Túneles Este y Oeste). Plataforma	218.906	218.906	127.795
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
C(2002) 4263 de 29.11.2002	Soto del Real - Segovia. Túnel de Guadarrama (Infraestructura y vía)	1.001.426	929.653	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(2002) 1684 de 02.07.2002	Segovia - Valladolid. Subtramo I	23.007	23.007	18.406

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

DECISIÓN	TRAMOS	AYUDA CONCEDIDA	AYUDA DEVENGADA	COBROS RECIBIDOS
	(Secciones 1ª y 2ª). Plataforma			
C(2002) 1681 de 25.06.2002	Segovia - Valladolid. Túnel del Tabladillo Subtramo II. Plataforma	39.467	39.467	39.467
C(2002) 1664 de 02.07.2002	Segovia-Valladolid. Subtramo III (Secciones 1ª y 2ª). Plataforma	30.923	30.923	30.923
C(2002) 2977 de 11.09.2002	Segovia - Valladolid. Subtramo IV (Coca - Ciruelos de Coca - Olmedo). Plataforma	35.522	35.522	35.522
C(2002) 2978 de 11.09.2002	Segovia-Valladolid. Subtramo V Olmedo- Matapozuelos) y subtramo VI (Matapozuelos-Valdestillas). Plataforma	36.872	36.872	36.872
TOTAL MADRID - VALLADOLID		1.575.091	1.503.318	1.225.902
C(2004) 4857 de 07.12.2004	Cuenca - Albacete. Subtramo: Fuentes - Monteagudo de las Salinas. Plataforma	38.867	38.867	26.102
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	17.542
C(2004) 4865 de 07.12.2004	Cuenca - Albacete. Subtramo: Monteagudo de las Salinas - Solera de Gabaldón - Motilla del Palancar. Plataforma	40.635	40.635	22.617
C(2004) 4858 de 07.12.2004	Cuenca - Albacete. Subtramo: Gabaldón -Villanueva de la Jara -Villalgordo del Júcar. Plataforpra	38.611	38.611	25.301
C(2004) 4740 de 03.12.2004	Cuenca - Albacete. Subtramo: Villalgordo del Júcar - La Gineta. Plataforma	36.017	32.465	18.594
C(2004) 4753 de 03.12.2004	Cuenca - Albacete. Subtramo: La Gineta - Albacete. Plataforma	19.539	18.909	15.631
C(2004) 4870 de 07.12.2004	Xàtiva - Valencia. Subtramo: Xàtiva - Novelé - Xàtiva. Plataforma	34.425	34.425	27.540
C(2003) 4389 de 19.11.2003 C(2006) 2052 de 16.05.2006	Xàtiva - Valencia. Subtramo: Xàtiva - L'Ènova. Plataforma	40.959	40.959	32.767
C(2003) 4553 de 28.11.2003	Xàtiva - Valencia. Subtramo: L'Ènova - La Pobla Llarga - Alzira. Plataforma	45.339	45.339	36.271
C(2003) 4386 de 19.11.2003 C(2006) 2049 de 16.05.2006	Xàtiva - Valencia. Subtramo: Alzira - Algemesí. Plataforma	31.473	31.216	27.215
C(2003) 4393 de 19.11.2003	Xàtiva - Valencia. Subtramo: Algemesí - Benifaió - Picassent. Plataforma	28.180	28.180	26.948
C(2003) 4382 de 19.11.2003	Xàtiva - Valencia. Subtramo: Picassent - Alcàsser. Plataforma	42.863	41.781	20.387
C(2003) 4381 de 19.11.2003	Xàtiva - Valencia. Subtramo: Alcàsser - Valencia. Plataforma	41.047	41.047	21.773
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) 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) 4652 de 29.11.2004	Motilla del Palancar - Valencia.	33.615	33.615	25.737

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

DECISIÓN	TRAMOS	AYUDA CONCEDIDA	AYUDA DEVENGADA	COBROS RECIBIDOS
	Subtramo: Requena - Siete Aguas. Plataforma			
C(2004) 4755 de 03.12.2004	Acceso a Alicante / Elche. Accesos a Alicante (Fase I). Plataforma	20.030	20.030	16.024
TOTAL LAV de LEVANTE		574.897	569.376	390.113
TOTAL		5.539.065	5.459.150	4.624.747

{ * } La ayuda concedida por 392.137 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 2007 se detalla a continuación:

- 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:

PROGRAMA OPERATIVO	AYUDAS CONCEDIDAS	AYUDAS DEVENGADA	COBROS RECIBIDOS	COBROS RECIBIDOS ADIF
ANDALUCÍA	62.500	62.500	48.021	7.919
ASTURIAS	20.865	20.865	19.822	5.658
CASTILLA Y LEON	35.451	35.451	33.678	375
EXTREMADURA	75.197	75.197	40.764	393
GALICIA	127.038	109.417	86.175	5.913
MURCIA	65.332	59.497	28.806	1.219
VALENCIA	38.925	38.925	29.525	2.568
TOTAL	425.308	401.852	286.791	24.045

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

- Ancho UIC (Alta Velocidad)

DECISIÓN	PROGRAMA OPERATIVO	GRAN PROYECTO	AYUDA CONCEDIDA	AYUDA DEVENGADA	COBROS RECIBIDOS
C(2002)3239	ANDALUCIA	Córdoba – Málaga	852.500	843.009	758.912
C(2004)2062	CASTILLA Y LEÓN	Segovia – Valladolid	193.256	190.007	143.798
C(2005)4582	MURCIA	Acceso Murcia	25.098	25.098	16.471
C(2006)1098	CASTILLA LA MANCHA	Acceso Toledo	67.127	67.127	63.771-
C(2006)4802	VALENCIA	Acceso Alicante/Elche	99.402	87.346	28.808-
C(2006)4803	CASTILLA Y LEÓN	Túneles de Pajares	283.995	283.995	283.995-
C(2006)4805	ASTURIAS	Túneles de Pajares	44.479	44.479	33.216-
TOTAL			1.565.857	1.541.061	1.328.971

(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, en miles de euros, es la siguiente:

DECISIÓN R.T.E.	PROYECTO	AYUDA CONCEDIDA	AYUDA DEVENGADA	COBROS RECIBIDOS
C (88) 2410	Actuaciones en el Eje ferroviario Zaragoza-Barcelona 88/131	6.008	6.008	6.008
C(2000) 2511	Proyecto E/2000/603: L.A.V. Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Tramo Lleida-F.F. (Fase III)	17.200	14.839	8.600
C(2001) 3898	Proyectos 2001-301: L.A.V. Madrid - Barcelona - Frontera francesa Tramos: Madrid - Zaragoza (fase V), Zaragoza - Lleida (fase IV) y Lleida - Frontera francesa (fase IV)	1.000	1.000	1.000
C(2002) 4400-11	Proyectos 2002-301 L.A.V. Madrid-Barcelona - Frontera francesa Tramos: Madrid - Zaragoza (fase V), Zaragoza - Lleida (fase IV) y Lleida - Frontera francesa (fase IV)	4.000	4.000	4.000
C(2003) 2872	Proyectos 2003-301 : L.A.V. Madrid - Barcelona - Frontera francesa Tramos: Madrid - Zaragoza (fase V), Zaragoza - Lleida (fase IV) y Lleida - Frontera francesa (fase IV)	6.000	6.000	3.000
C(2004) 5782	Proyectos 2004-301: L.A.V. Madrid - Barcelona - Frontera francesa Tramos: Madrid - Zaragoza (fase V), Zaragoza - Lleida (fase IV) y Lleida - Frontera francesa (fase IV)	500	500	250
C(95) 2979 MOPTMA	Proyecto E/95/033: (Redacción de estudios y proyectos de montaje de vía, electrificación, señalización y comunicaciones del tramo	1.725	1.725	1.725

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

DECISIÓN R.T.E.	PROYECTO	AYUDA CONCEDIDA	AYUDA DEVENGADA	COBROS RECIBIDOS
	ZARAGOZA-LLEIDA de la LAV Madrid-Barcelona-FF)			
C(98) 2199	Proyecto E/98/022:Estudios y proyectos de Mad-Zar (Fase III), Zar-Lleida (Fase II), Lleida-FF (Fase I)	11.530	11.530	11.530
C(99) 1843	Proyecto E/99/047:Estudios y proyectos de Mad-Zar (Fase IV), Zar-Lleida (Fase III), Lleida-FF (Fase II)	17.000	17.000	17.000
97/110	97/110 Estudios y Proyecto del tramo Madrid-Zaragoza (Fasell)	3.589	3.589	3.589
2006/PP 301 (obras)	2006/PP 301 b L.A.V. Madrid-Barcelona-Frontera Francesa. Obras Plataforma. Maçanet – Sils	1.500	929	600
96/027	96/027	863	863	863
TOTAL LAV MADRID - FRONTERA FRANCESA		70.915	67.983	58.165
C(2001) 3898	Proyecto 2001- E 302: L.A.V. Madrid - Valladolid / Medina del Campo. Tramos: Madrid - Segovia (1ª fase) y Segovia - Valladolid / Medina del Campo (2ª fase)	9.500	9.500	9.500
C(2002) 4400-11	Proyecto 2002-E 302: L.A.V. Madrid - Valladolid / Medina del Campo. Tramos: Madrid - Segovia (1ª fase) y Segovia - Valladolid / Medina del Campo (2ª fase)	3.500	3.500	3.500
C(2003) 2872	Proyecto 2003-E 302: L.A.V. Madrid - Valladolid / Medina del Campo. Tramos: Madrid - Segovia (1ª fase) y Segovia - Valladolid / Medina del Campo (2ª fase)	1.000	1.000	500
C(2005) 3367	Proyecto 2005-E 302: L.A.V. Madrid - Valladolid / Medina del Campo. Tramos: Madrid - Segovia (1ª fase) y Segovia - Valladolid / Medina del Campo (2ª fase)	1.500	1.500	750
E/97/111	Proyecto E/97/111: Estudios y proyectos del tramo Segovia Valladolid (Fase I)	1.600	1.600	1.600
2006/PP 302	2006/PP 302	1.650	1.650	825
2006/PP 302 B (obras)	2006/PP302 b L.A.V. Madrid - Valladolid. Obras Valdestillas - Río Duero	2.600	2.591	1.040
TOTAL LAV MADRID - VALLADOLID / MEDINA		21.350	21.341	17.715
C(2001) 3898	Proyecto 2001 ES-1009: L.A.V. Madrid - Castilla-La Mancha - Comunidad Valenciana - Región de Murcia	2.400	2.400	2.400
C(2002) 5032/06	Proyecto 2002-ES1009: L.A.V. Madrid - Castilla-La Mancha - Comunidad Valenciana - Región de Murcia	7.000	7.000	7.000
C(2003) 2872	Proyecto 2003-ES 1009: L.A.V. Madrid - Castilla-La Mancha - Comunidad Valenciana -	8.000	8.000	8.000

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

DECISIÓN R.T.E.	PROYECTO	AYUDA CONCEDIDA	AYUDA DEVENGADA	COBROS RECIBIDOS
	Región de Murcia			
C(2005) 1250	Proyecto 2004 ES-1009: L.A.V. Madrid - Castilla-La Mancha - Comunidad Valenciana - Región de Murcia	9.000	9.000	9.000
C(2005) 3368	Proyecto 2005 ES-1009: L.A.V. Madrid - Castilla-La Mancha - Comunidad Valenciana - Región de Murcia	9.000	9.000	4.500
99/049	99/049 Xativa	328	328	328
2006/GR 1009	2006/GR 1009 b L.A.V. Madrid - Castilla La Mancha - Comunidad Valenciana - Región de Murcia. Obras Plataforma. Tramo Buñol - Cheste - Aldaya - Picanya	12.500	5.761	5.000
TOTAL LAV DE LEVANTE		48.228	41.489	36.228
C(2002) 4400-11	Proyecto 2002-E1008 : Estudios del Nuevo Acceso Ferroviario a Asturias	1.700	1.700	1.700
C(2003) 2872	Proyecto 2003-E 1008: Estudios del Nuevo Acceso Ferroviario a Asturias	1.492	1.492	1.492
TOTAL NUEVO ACCESO FERROVIARIO A ASTURIAS		3.192	3.192	3.192
C(2002) 4400-11	Proyecto 2002 ES-303: Estudios de la Conexión España-Francia por la Fachada Atlántica. Tramos Valladolid-Vitoria y nueva red ferroviaria en el País Vasco (L.A.V. Vitoria-Bilbao-San Sebastián)	4.600	4.600	4.600
C(2003) 2872	Proyecto 2003 ES-303: Estudios de la Conexión España-Francia por la Fachada Atlántica. Tramos Valladolid-Vitoria y nueva red ferroviaria en el País Vasco (L.A.V. Vitoria-Bilbao-San Sebastián)	6.350	6.350	6.350
C(2004) 5829	Proyecto 2004 ES-303: Estudios de la Conexión España-Francia por la Fachada Atlántica. Tramos Valladolid-Vitoria y nueva red ferroviaria en el País Vasco (L.A.V. Vitoria-Bilbao-San Sebastián)	5.000	4.699	2.500
TOTAL LAV VITORIA - BILBAO - SAN SEBASTIAN		15.950	15.649	13.450
TOTAL R.T.E.		159.635	149.654	128.750

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

(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							TOTAL
	Provisiones para gastos de personal				Provisión para litigios	Provisión para los costes de reposición de espacios en cesión de uso (nota 3 (a))	Otras	
	Premios de permanencia	Fondo para pagos derivados del ERE	Fondo para compromisos futuros por viajes de ocio del personal	Otros				
Saldos al 31/12/2006	18.173	28.363	22.650	8.578	37.970	44.561	425	160.720
Dotación del ejercicio	1.915	30.608	260	3.224	15.243	-	65	51.315
Pagos del ejercicio	-	-	-	-	(2.020)	-	(60)	(2.080)
Trasposos a c/p	(1.125)	(31.788)	(1.795)	(1.721)	-	-	-	(36.429)
Cancelación	-	-	-	-	(3.443)	-	-	(3.443)
Saldos al 31/12/2007	18.963	27.183	21.115	10.081	47.750	44.561	430	170.083

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 2007 asciende a 20.276 miles de euros, de los cuales un total de 18.963 miles de euros se presentan en el capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" y 1.313 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 devengados a 31 de diciembre de 2007 con vencimiento a largo plazo a dicha fecha como consecuencia del ERE 2006 - 2010 (véase nota 4(m)) por importe de 27.183 miles de euros, siendo el importe registrado a corto plazo por este concepto de 29.957 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 2007 es de 34.307 miles de euros (véase nota 19) y de 1.791 miles de euros en gastos financieros. Los pagos realizados en el ejercicio 2007 por la modalidad 2 citada en la nota 4 (m) ascienden a un total de 5.490 miles de euros y a 6.301 miles de euros por la modalidad 1.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

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 2007 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 23.132 miles de euros, de los cuales 21.115 miles de euros tienen vencimiento a largo plazo, elevándose a 2.017 miles de euros el importe con vencimiento a corto plazo, que se presenta en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo".

El importe de los pagos realizados en el ejercicio 2007 por este concepto asciende a 1.936 miles de euros.:

El epígrafe "Otros" corresponde al valor del pasivo actuarial estimado a 31 de diciembre de 2007 como consecuencia de la variación de las hipótesis de crecimiento del índice de precios al consumo en los años 2001 a 2007 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 1.721 miles de euros cuyo pago se ha producido en enero de 2008 se recoge en el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo".

El epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" recoge, entre otros conceptos, la provisión por el importe pendiente de pago para la aportación al Patrimonio Histórico Español que se menciona en la nota 10 (a) por importe de 31.136 miles de euros, la provisión por los compromisos de revalorización de pensiones por importe de 1.721 miles de euros, cuyo pago se ha producido en enero de 2008 y el valor estimado de los intereses de demora en el pago de certificaciones de obras y expropiaciones por importe de 20.888 miles de euros.

Adicionalmente, la Entidad ha concedido avales a terceros por un importe total de 136.137 miles de euros. La Dirección de la Entidad 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).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

Al 31 de diciembre de 2007 el detalle de este epígrafe es como sigue:

	Interés	Miles de euros		
		Vencimiento		Saldo dispuesto a tipo de cambio al 31/12/07
		A corto plazo	A largo plazo	
Préstamos en moneda extranjera	0,89% a 3,96%	31.410	67.072	98.482
Préstamos en euros	3,64% a 5,07%	226.184	3.106.731	3.332.915
Intereses devengados pendientes de vencimiento		29.730	-	29.730
Total deudas con entidades de crédito		<u>287.324</u>	<u>3.173.803</u>	<u>3.461.127</u>

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
2008	257.594
2009	26.189
2010	29.305
2011	16.590
Después de 2011	3.101.719
	<u>3.431.397</u>

El tipo de interés medio del pasivo de ADIF al 31 de diciembre de 2007 es del 4,70 % anual.

Con efectos 1 de enero de 2008, según lo indicado en la Ley General de Presupuestos del Estado 2008, el Estado ha asumido deuda de ADIF con el Banco Europeo de Inversiones por importe de 224.870 miles de euros (véase nota 1(c)).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

Al 31 de diciembre de 2007, el límite de las líneas de crédito que ADIF y sus sociedades dependientes ascendía a tenía concedidas por entidades financieras, asciende a un importe total de 149.152 miles de euros, de las que que al cierre del ejercicio 2007 están dispuestas en 6.327. El vencimiento de las pólizas de crédito es a corto plazo con renovación tácita anual para ciertas pólizas con un límite establecido de renovaciones, excepto para la póliza contratada por la sociedad del grupo Equidesa, cuyo vencimiento es en 2010.

(15) Otras deudas no comerciales

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

	<u>Miles de euros</u>
Proveedores de inmovilizado	1.147.020
Acreedores por expropiaciones	6.784
Administraciones Públicas	43.984
Remuneraciones pendientes de pago	39.252
Otras deudas	<u>150.834</u>
Total	<u><u>1.387.874</u></u>

El saldo a 31 de diciembre de 2007 de la cuenta de proveedores de inmovilizado recoge la deuda por obras en activos propios por importe de 387.825 miles de euros y por inversiones realizadas por cuenta del Estado en la Red Ferroviaria de su titularidad por importe de 263.815 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 495.380 miles de euros.

En acreedores por expropiaciones pendientes de pago se incluyen fundamentalmente los justiprecios aprobados a 31 de diciembre de 2007 y pendientes de pago.

El epígrafe de Administraciones Públicas presenta el siguiente desglose a 31 de diciembre de 2007:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

	Miles de euros
Retenciones a cuenta del I.R.P.F. y Arrendamientos Urbanos	9.799
Organismos de la Seguridad Social acreedores	11.775
Seguridad social a cargo de la empresa pendiente de liquidar	12.056
Hacienda Pública acreedora por I.V.A.	2.683
Hacienda Pública acreedora por Impuesto sobre Sociedades (nota 16)	2.240
Otros	5.431
Saldo a 31 de Diciembre de 2007	43.984

Por otra parte, el saldo del epígrafe "Otros acreedores" incluido en la línea "Acreedores a largo plazo" del balance de situación, recoge, entre otros conceptos, 62.031 miles de euros correspondiente al importe pendiente de liquidar a SEITSA en concepto de ayudas FEDER devengadas y pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2007 que financian inversiones de mejora y reposición en la Red de Titularidad del Estado.

(16) Situación fiscal

a) Impuesto sobre Sociedades

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

En el ejercicio 2007, la Entidad va a tributar en el régimen de consolidación fiscal 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 32,5%. 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 individual del ejercicio 2007 y la base imponible individual a aportar por la entidad a la declaración consolidada del Impuesto sobre Sociedades, que se presentará tras la aprobación de las Cuentas Anuales del ejercicio 2007. Asimismo también se incluye la estimación de la base imponible del grupo fiscal.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

	Miles de euros
Resultado del ejercicio antes de impuestos	(77.102)
Ajustes de consolidación	(3.730)
Pérdida agregada antes de impuestos	(80.832)
Diferencias permanentes	1.003
Diferencias temporales del ejercicio consideradas como permanentes	169.347
Diferencias temporales de ejercicios anteriores consideradas como permanentes	(193.217)
Resultado contable ajustado agregado	(103.699)
Resultados positivos	22.771
Resultados negativos	(126.470)
Compensación de bases impositivas negativas	(16)
Diferencias temporales:	
Generadas en el ejercicio	32.741
Reversión de ejercicios anteriores	(2.082)
Base imponible fiscal agregada	(73.056)
Positiva	22.466
Negativa	(95.522)
Cuota agregada sobre base imponible positiva al 32,5%	7.302
Deducciones	(163)
Cuota líquida agregada	7.138
Retenciones y pagos a cuenta	(28.863)
Impuesto sobre sociedades a cobrar (nota 8(c))	23.965
Impuesto sobre sociedades a pagar (nota 15)	(2.240)

Un detalle del ingreso por Impuesto sobre Sociedades a 31 de diciembre de 2007 es el siguiente:

	Miles de euros
Ingreso por Impuesto sobre Sociedades	
Bases impositivas aportadas en la consolidación fiscal al 32,5%	7.701
Resultado contable ajustado agregado positiva al 32,5%	(7.401)
Diferencias temporales de ajustes de consolidación	2.168
Deducciones	163
Ajuste por variación de tipos impositivos y otros conceptos	(626)
Total ingreso por Impuesto sobre Sociedades	2.005

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

El ingreso por las bases imponibles aportadas en la consolidación fiscal por 7.701 miles de euros corresponde al 32,5% de la Base Imponible positiva aportada por la sociedad dependiente Equidesa (véase nota 4(q)).

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	
	Aumentos	Disminuciones
Con origen en el ejercicio:		
Provisión para insolvencias	1.312	-
Provisión para riesgos y gastos	26.201	-
Provisión para obligaciones con el personal pasivo	35.011	-
Aplicación del valor de mercado a adquisiciones de inmovilizado por permuta	106.823	-
Entregas de inmovilizado a plazo o con precio aplazado	-	104.292
Otras correcciones	-	31
Con origen en ejercicios anteriores:		
Provisión para insolvencias de deudores	-	20.410
Provisión para riesgos y gastos	-	18.916
Provisiones para obligaciones con el personal pasivo	-	49.568
	169.347	193.217

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 2007, 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:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

	Miles de Euros				Saldo al 31.12.07
	Saldo al 31.12.06	Altas	Reversión	Cambio de tasa Ajuste por cambio en el tipo impositivo y otros movimientos	
Impuesto sobre beneficios anticipado	1.612	10.641	(863)	3.160	14.550

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	63.663	2013
1998	Equidesa	47	2014
1999	Renfe	105.053	2014
2000	Renfe	69.889	2015
2000	Equidesa	157	2015
2001	Renfe	27.769	2016
2001	Equidesa	36	2016
2002	Equidesa	4	2017
2003	Equidesa	7	2018
2004	GIF	49.741	2019
2004	Equidesa	6	2019
2005	ADIF	136.218	2020
2005	Equidesa	47	2020
2006	ADIF	114.301	2021
2006	Equidesa	46	2021
2007	Grupo	95.522	2.022
	Fiscal		
		662.506	

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

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.

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 adjunto no recoge el posible efecto fiscal de la compensación de pérdidas.

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

Ejercicio	Entidad de origen	Miles de euros	Plazo máximo para compensar
2002	Renfe	1.438	2009
2003	Renfe	859	2010
2004	Renfe	1.041	2011
2005	ADIF	578	2012
2006	ADIF	5.006	2013
2007	ADIF	<u>2.859</u>	2014
		<u>11.781</u>	

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:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

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
2007	ADIF	631	2022
		<u>3.926</u>	

(b) Impuesto sobre el valor añadido

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

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, la Entidad solicitó, 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 tuvieron carácter parcial ya que se limitaron a la aplicación de la regla de prorata por parte de aquella Entidad en esos ejercicios.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

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 tuvieron carácter parcial ya que se limitaron a la aplicación de la regla de prorata 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 del ADIF por importe de 260.919 miles de euros. Estos importes fueron cobrados por la Entidad 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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

- 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. La Entidad 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 notificó a esta Entidad, 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 procedió 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 la Entidad no ha registrado ninguna provisión por este concepto al considerar que dicho recurso será estimado.

Al 31 de diciembre de 2007, la Entidad tiene abiertos a inspección los ejercicios correspondientes al periodo 1998-2007 para el impuesto sobre el valor añadido y 1998-2000 y 2003-2007 para el impuesto sobre sociedades.

Adicionalmente, la entidad pública empresarial GIF tiene abiertos a inspección los ejercicios correspondientes al periodo 2003-2004 del Impuesto sobre Sociedades y 2001-2004 del Impuesto sobre el Valor Añadido.

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

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.

(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 2007, es como sigue:

	Miles de euros
Canon por utilización de la red ferroviaria de interés general	128.742
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias	56.406
Total Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios	185.148
Ingresos por administración de la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado	675.104
Ingresos por actuaciones de inversión por cuenta del Estado	702.464
Tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros	13.301
Otros Ingresos	50.336
Total cifra de negocio	1.626.353

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

El detalle de los ingresos por liquidación de cánones ferroviarios devengados en el ejercicio 2007 desglosado por las distintas modalidades establecidas en la Orden FOM/898/2005, es el siguiente:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

	<u>Miles de euros</u>
Canon por utilización de infraestructura	128.742
Canon de acceso	1.622
Canon por reserva de capacidad	65.196
Canon de circulación	35.657
Canon por tráfico	26.267
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones	56.406
Canon por utilización de estaciones	49.608
Canon por estacionamiento y utilización de andenes	4.449
Canon por utilización de vías de apartado	125
Canon de paso por cambiadores de ancho	2.224
Total	185.148

A 31 de diciembre de 2007 se encuentran pendientes de liquidación y cobro cánones ferroviarios por un importe total de 15.442 miles de euros (véase nota 8 (a)), de los cuales una cifra de 11.048 miles de euros corresponden al canon por utilización de la red ferroviaria de interés general y 4.394 miles de euros al canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias.

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

Se recogen en esta cuenta los ingresos correspondientes al ejercicio derivados del Contrato-Programa 2007-2010, suscrito el 16 de febrero de 2007 entre la administración General del Estado y ADIF para la gestión y mantenimiento de la red ferroviaria de titularidad estatal (véase nota 1 (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 cuyo importe por tipo de actuación es el siguiente:

	<u>Miles de euros</u>
Inversiones realizadas en la Red Convencional	430.151
Inversiones realizadas en el Tramo Orense – Santiago de la L.A.V. a Galicia	272.313
TOTAL	702.464

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

(18) Otros Ingresos de explotación

Otros ingresos de explotación en 2007 comprenden lo siguiente:

	Miles de euros
Beneficios por venta de inmovilizado	46.017
Alquileres y servicios	152.702
Ingresos operadores ferroviarios:	390.204
Arrendamientos y servicios	6.631
Reparaciones y conservación	2.462
Servicios complementarios	2.647
Servicios en terminales	66.864
Suministros	247.975
Servicios en estaciones	54.965
Prestación de servicios informáticos	7.040
Otros ingresos	1.620
Otros	38.935
TOTAL	627.858

(19) Gastos de personal

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2007 adjunta es el siguiente:

	Miles de euros
Sueldos y salarios	478.187
Seguridad social y fondos de colaboración	140.787
Otros gastos	34.697
Indemnizaciones ERE 2006-2010 (nota 13)	34.307
Total sueldos , salarios y otros	687.978

El número medio de empleados durante el ejercicio 2007, distribuido por categorías y de acuerdo con los niveles definidos en el Convenio Colectivo de ADIF, es como sigue:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

Categoría	Número medio de empleados
Dirección	71
Personal de estructura	2.517
Mandos intermedios	2.469
Niveles 3-10	10.168
	15.225

(20) Otros gastos de explotación

Los otros gastos de explotación en 2007 comprenden lo siguiente:

	Miles de euros
Inversiones en la Red de titularidad del Estado	628.539
Reparaciones y conservación	321.516
Energía de tracción	190.312
Servicios de atención a viajeros	59.977
Gastos convenios operadores ferroviarios	44.838
Suministros	42.552
Servicios de profesionales independientes	21.672
Alquileres y cánones	30.624
Gastos ligados al tráfico	6.012
Publicidad y relaciones públicas	18.896
Otros gastos de explotación	15.314
Total	1.380.252

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

	Miles de euros
Inversiones realizadas en la Red Convencional	359.765
Inversiones realizadas en el tramo Orense Santiago de la L.A.V. a Galicia Otros gastos de explotación	268.774
	628.539

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

Adicionalmente, en el epígrafe de "Aprovisionamientos" se incluyen 52.646 miles de euros correspondientes a los materiales utilizados en la ejecución de las inversiones realizadas en el ejercicio 2007 en la Red Convencional de Titularidad del Estado.

Debido a que la auditoría de cuentas anuales de 2007 de la Entidad es contratada por la IGAE, ADIF 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 2007 honorarios por otros servicios por importe de 134 miles de euros.

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

	Miles de euros
Honorarios de auditoría de KPMG Auditores, S.L.	33
Honorarios de auditoría de Ernst & Young	41
	74

(21) Gastos financieros

Los gastos financieros en 2007 comprenden lo siguiente:

	Miles de euros
Intereses de préstamos a largo plazo	138.839
Intereses de liquidación en contrato de obra	2.270
Intereses de demora en expropiaciones	16.612
Otros gastos financieros	3.950
Total	161.671

(22) Otros intereses e ingresos asimilados

Los intereses e ingresos asimilados en 2007 comprenden lo siguiente:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

	Miles de euros
Intereses de Inversiones financieras temporales	139.660
Intereses de cuentas corrientes	10.806
Intereses cargados a clientes	1.274
Otros ingresos	12.327
 Total	 164.067

(23) Resultados extraordinarios

Este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2007 adjunta, recoge los conceptos que se detallan a continuación:

	Miles de euros
Ingresos:	
Subvenciones de capital traspasadas al resultado del ejercicio (Nota 12))	37.968
Otros ingresos extraordinarios	7.327
Ingresos de ejercicios anteriores	31.945
	77.240
Gastos:	
Variación de las provisiones del inmovilizado inmaterial, material y cartera de control.	10.071
Pérdidas procedentes del inmovilizado material, inmaterial y cartera de control	(2.321)
Otros gastos extraordinarios	(15.429)
Gastos de ejercicios anteriores	(26.608)
	(34.287)
 Resultados Extraordinarios Positivos	 42.953

En "Otros ingresos extraordinarios" se incluyen las indemnizaciones recibidas del Consorcio de Compensación de Seguros por daños extraordinarios sufridos por la infraestructura ferroviaria por importe de 5.882 miles de euros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

Se encuentra registrado en el epígrafe "Gastos de ejercicios anteriores" el importe de amortizaciones del inmovilizado dotado en el ejercicio y cuyo devengo corresponde a ejercicios anteriores, que asciende a 14.840 miles de euros.

Asimismo, se encuentra registrado en el epígrafe "Ingresos de ejercicios anteriores" el importe de subvenciones de capital traspasadas al resultado del ejercicio y cuyo devengo corresponde a ejercicios anteriores, que asciende a 2.780 miles de euros.

El epígrafe "Otros gastos extraordinarios" incluye los gastos en que ha incurrido la Entidad por un importe de 15.126 miles de euros como consecuencia de las incidencias derivadas de la ejecución de un contrato de obra, siendo intención de la Entidad repercutir dicho importe en ejercicios futuros al responsable último de los daños y perjuicios causados.

Adicionalmente, en los gastos e ingresos de ejercicios anteriores se incluyen también 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.

En el epígrafe "Variación de las provisiones de inmovilizado material, inmaterial y cartera de control", se ha reconocido un ingreso por importe de 10.051 miles de euros correspondiente a la aplicación a resultados de una provisión por depreciación que fue dotada en ejercicios anteriores, al haber desaparecido las condiciones que dieron lugar a su registro.

(24) Retribución de los miembros del Consejo de Administración de la Entidad Dominante

En el ejercicio 2007, los importes por todos los conceptos devengados por los Consejeros de la Entidad Dominante en todas las sociedades del Grupo ascienden a 543 miles de euros. No existen saldos con los miembros del Consejo de Administración al 31 de diciembre de 2007.

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 2007, en concepto de dietas, salarios y remuneraciones, un importe de 167 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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2007

(25) Información Medioambiental

Al 31 de diciembre de 2007 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 2007 no se han recibido subvenciones de naturaleza medioambiental.

La Dirección de la Entidad 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 2007.

En Madrid, a 14 Julio de 2008

Fdo: Antonio González Marín
Presidente





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

**Información de Sociedades del Grupo y Asociadas
31 de diciembre de 2007**

Nombre	Actividad	Método de Consolidación	% de Participación		Coste de Participación	Fondos Propios (c)	Beneficio (pérdida) del ejercicio 2006	
			Directo	Indirecto				
Equipamientos de Espacios y Estaciones, S.A. (EQUIDES) (a) Plaza Pablo Ruiz Picasso 1, Madrid	Gestión inmobiliaria	Global	100%	-	5.449	6.914	(599)	
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA) (a) Avenida Ciudad de Barcelona 81, Madrid	Enajenación y manipulación de materiales inecesarios	Global	65%	-	78	3.944	2.292	
REDALSA, S.A. (a) C/ General Solchaga sn;P.I.Argales, Valladolid	Soldadura y regeneración de carril	Global	52%	-	188	5.123	692	
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA) (a) Paseo de la Habana 138, Madrid	Investigación ferroviaria..	Global	51%	10,74%	153	24.079	9.700	
Comercial del Ferrocarril, S.A.(COMFERSA) (a) C/ General Perón 29 Madrid	Promoción y explotación de equipamientos comerciales	Global	51%	-	2.657	14.600	2.794	
Coin Asesores, S.A. (a) Avda. General Perón nº 29, Madrid	Servicio de Restauración y Hostelería – Actualmente en proceso de cese de sus actividades.	Global	-	51%	510	446	16	
Total participaciones superiores al 50%							9.035	
AEIE Alta Velocidad ESPAÑA-PORTUGAL (a) Miguel Angel 21 Madrid	Estudios técnicos, económicos y financieros de los Corredores Oporto-Vigo y Madrid-Lisboa-Oporto	Puesta en Equivalencia	50%	-	1.513	2.775	(30)	
Cartagena AVE, S..A. (b) C/Teniente Flomesta sn;Murcia	Integración de Alta Velocidad en Cartagena	Puesta en Equivalencia	50%	-	300	570	(31)	



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Información de Sociedades del Grupo y Asociadas
31 de diciembre de 2007

Nombre	Actividad	Método de Consolidación	% de Participación		Coste de Participación	Fondos Propios	Beneficio (pérdida) del ejercicio 2006
			Directo	Indirecto			
Murcia AVE, S.A. (b) C/ Tentiente Flomesta sn; Murcia	Integración de Alta Velocidad en Murcia	Puesta en Equivalencia	50%	-	300	598	(3)
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SILISA) (a) C/ San Bernardo 97-99, Madrid	Almacenamiento, depósito y distribución de mercancías	Puesta en Equivalencia	40,34%	-	358	2.007	344
Nuevos Espacios Comerciales, S.A. (NECSA) (a) Ctra Fuencarral a Alcobendas M-603 Km 3,800 Alcobendas Madrid	Gestión inmobiliaria	Puesta en Equivalencia	40%	-	12.730	35.373	1.190
Areas Comerciales en Estaciones, S.A. (a) Plaza Carlos Trías Bertrán 7, Madrid	Gestión inmobiliaria	Puesta en Equivalencia	40%	-	903	2.213	(3)
Nuevas Estaciones Ferroviarias, S.A. (a) Ctra Fuencarral a Alcobendas M-603 Km 3,800 Alcobendas Madrid	Gestión Inmobiliaria	Puesta en Equivalencia	40%	-	4.000	10.038	17
Renturbis, S.A. (a) C/ General Pardiñas 73, Madrid	Gestión inmobiliaria	Puesta en Equivalencia	40%	-	434	10.710	7.375
Promociones Residenciales Sofelral, S.A. (a) C/ Trías Beltrán 7, Madrid	Gestión inmobiliaria	Puesta en Equivalencia	40%	-	1.399	6.511	171
Tricefalo, S.A. (a) C/ Paseo de la castellana 83-85, Madrid	Gestión inmobiliaria	Puesta en Equivalencia	40%	-	3.606	7.538	529
Bano Real, S.A. (a) C/ Princesa 2, Madrid	Gestión inmobiliaria	Puesta en Equivalencia	40%	-	1.463	4.383	502



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

**Información de Sociedades del Grupo y Asociadas
31 de diciembre de 2007**

Nombre	Actividad	Método de Consolidación	Miles de euros			Beneficio (pérdida) del ejercicio 2006
			% de Participación Directo	% de Participación Indirecto	Coste de Participación	
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A. (a) C/ Acera del Casino 9, Granada	Gestión inmobiliaria	Puesta en Equivalencia	40%	-	120	428 (47)
Terralbina Inmobiliaria, S.A. (a) C/ Alberche 6, Madrid	Gestión inmobiliaria	Puesta en Equivalencia	40%	-	841	6.749 4.607
Aguilas Residencial, S.A. (a) Bahía de la Concha 2, Madrid	Gestión inmobiliaria	Puesta en Equivalencia	40%	-	720	5.585 1.767
Residencial Langa, S.A. (a) C/ Leite 20, Pamplona	Gestión Inmobiliaria	Puesta en Equivalencia	40%	-	140	367 (8)
Centro Estación Miranda. S.A. (a) C/Ronda del Ferrocarril 91; Miranda de Ebro Burgos	Gestión Inmobiliaria	Puesta en Equivalencia	40%	-	1.200	2.927 (8)
Desarrollo Inmobiliario Castilla-La Mancha, S.A. (a) C/ General Pardiñas 73, Madrid	Gestión Inmobiliaria	Puesta en Equivalencia	40%	-	481	2.640 1.219
Mosaico Desarrollo Inmobiliario, S.A. (a) C/ Angel Gelán 2, Sevilla	Gestión Inmobiliaria	Puesta en Equivalencia	40%	-	6.720	16.472 (123)
Promociones Inmobiliarias Renfapex 2000, S.A. (a) C/Alcalá 235, Madrid	Gestión Inmobiliaria	Puesta en Equivalencia	40%	-	481	2.088 67
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A. (a) Plaza de España 1 1º, Burgos	Gestión Inmobiliaria	Puesta en Equivalencia	40%	-	3.801	11.348 963
Inarenas Proyectos Inmobiliarios, S.A. (a) C/ Bahía de la Concha 2, Madrid	Gestión Inmobiliaria	Puesta en Equivalencia	40%	-	360	1.124 -

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



**Información de Sociedades del Grupo y Asociadas
31 de diciembre de 2007**

Nombre	Actividad	Método de Consolidación	% de Participación		Coste de Participación	Fondos Propios (c)	Beneficio (pérdida) del ejercicio 2006
			Directo	Indirecto			
Necoren, S.A. (a) Av. Europa 18, Alcobendas Madrid	Gestión Inmobiliaria	Puesta en Equivalencia	40%	-	60	62	(2)
León Alta Velocidad 2003, S.A. (a) Av República Argentina 34, León	Instalaciones integración Alta Velocidad en León	Puesta en Equivalencia	37,50%	-	229	549	10
Logroño Integración FF.CC. 2002, S.A. (a) C/Vara del rey 41bis, Logroño	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Logroño	Puesta en Equivalencia	37,50%	-	225	509	1
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A. (a) plaza del Temple 1, Valencia	Instalaciones integración Alta Velocidad en Valencia	Puesta en Equivalencia	37,50%	-	225	587	(6)
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. (a) C/ Jesús Rivera Meneses 1, Valladolid	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Logroño	Puesta en Equivalencia	37,50%	-	225	1.344	1.163
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. (a) Plaza Antonio Beltrán Martínez 1, Zaragoza	Gestión Inmobiliaria	Puesta en Equivalencia	37,50%	-	225	581	-
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A. (a) Gerona 28 2º, Alicante	Gestión Inmobiliaria	Puesta en Equivalencia	37,50%	-	225	581	5
Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A. (a) C/ Segadors 2,5º; Barcelona	Gestión Inmobiliaria	Puesta en Equivalencia	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	Puesta en Equivalencia	21,91%	-	1.049	60.227	15.105



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

**Información de Sociedades del Grupo y Asociadas
31 de diciembre de 2007**

Nombre	Actividad	Método de Consolidación	% de Participación		Coste de Participación	(c) Fondos Propios	Beneficio (pérdida) del ejercicio 2006
			Directo	Indirecto			
Estacionamientos de Zona, S.A. (b) Ctra. De la Greu s/n, Gerona.	Explotación de un aparcamiento en Gerona	Puesta en Equivalencia	-	25,5%	60	606	423
Trenmedia, S.A. (a) Calle Fernando Rey, 3 (Pozuelo de Alarcón), Madrid	Explotación publicitaria	Puesta en Equivalencia	-	25%	588	1.364	150
Otros			-	-	311	-	-
Total participaciones comprendidas entre el 20% y el 50%						<u>45.517</u>	
TOTAL						<u>54.552</u>	

(a) Cuentas anuales auditadas a 31 de diciembre de 2007.

(b) Cuentas anuales formuladas abreviadas a 31 de diciembre de 2007 no auditadas.

(c) En la columna de Fondos Propios está incluido el resultado del ejercicio 2007



ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

INFORME DE GESTIÓN

EJERCICIO 2007

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. Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA).....	3
1.1.3. Comercial del Ferrocarril S.A. (COMFERSA).....	3
1.1.4. Redalsa, S.A.	3
1.1.5. Tecnología e Investigación Ferroviaria S.A. (TIFSA).....	3
1.1.6. Equipamiento de espacios y estaciones S.A. (EQUIDESSA).....	4
1.1.7. Empresas Asociadas.....	4
1.2. Ley del Sector Ferroviario.....	5
1.3. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2006-2010 (PEIT).....	6
1.4. Plan Estratégico de Adif 2006-2010.....	8
1.5. Contrato-programa 2007-2010 entre la AGE y Adif.....	10
1.6. Actuaciones básicas de desarrollo del modelo ferroviario.....	14
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.....	23
2.3. Mantenimiento de infraestructura.....	25
2.4. Circulación.....	28
2.5. Estaciones de viajeros.....	31
2.6. Terminales de mercancías.....	33
2.7. Patrimonio y urbanismo.....	34
2.8. Telecomunicaciones y energía.....	36
3. Actividad económica.....	38
3.1. Ingresos y gastos.....	38
3.1.1. Adif.....	38
3.1.2. Resto Sociedades.....	42
3.2. Inversiones.....	43
3.3. Ejecución del Contrato Programa.....	45
3.4. Financiación de la Unión Europea.....	49
3.5. Contratación.....	50
3.6. Participaciones de Adif.....	52
4. Otras actuaciones de gestión.....	55
4.1. Actividades de I+D+i.....	55
4.2. Seguridad.....	57
4.3. Calidad y medioambiente.....	59
4.4. Recursos humanos.....	62
4.4.1. Adif.....	62
4.4.2. Resto de Sociedades.....	66
4.5. Convenios con Renfe Operadora.....	66
4.6. Otros convenios y acuerdos de colaboración.....	68
5. Consejo de Administración.....	69



1. NUEVO MODELO FERROVIARIO.

1.1. GRUPO EMPRESARIAL DE ADIF.

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. 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.

1.1.3. 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.

1.1.4. 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.

1.1.5. 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.

1.1.6. EQUIPAMIENTOS DE ESPACIOS Y ESTACIONES S.A. (EQUIDES A)

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%.

1.1.7. 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%
Vías 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%



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 ínter modal a los problemas del propio sistema de transportes.

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

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

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

El ferrocarril en el PEIT.

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



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

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

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

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

1.4. PLAN ESTRATÉGICO DE ADIF 2006-2010.

En sintonía con el PEIT el Plan Estratégico de Adif (PE), 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 refieren a:

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



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

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

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

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

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

Inversión encomendada.

Durante el ejercicio 2007 el Ministerio de Fomento ha efectuado a Adif tres encomiendas para la mejora de la red convencional, con los siguientes importes totales para el periodo del Contrato Programa:

- Una primera encomienda de 27 de junio de 1.523,5 millones de €.
- Encomienda de 16 de octubre por un importe total de 229,2 millones de €.
- Tercera encomienda firmada el 17 de diciembre de 132,4 millones de €.



En conjunto estas tres encomiendas suponen una inversión de 1.885,2 millones de €. Como la inversión total prevista en Contrato Programa para la Red de titularidad del Estado es de 2.127,1 millones de €, quedaría por encomendar la cantidad de 236,6 millones de €, si bien hay que considerar que pueden comprometerse inversiones adicionales hasta un total de 1.000 millones de € siempre que estén pendientes de contabilización como gasto a 31 de diciembre de 2010. Estas inversiones comprometidas pero pendientes de ejecutar formarían parte de un futuro contrato programa posterior.

Para la Línea de alta velocidad Madrid – Galicia, tramo Ourense – Santiago, se prevé una inversión para el periodo 2007 – 2010 de 1,715,2 millones de €, inversión que no requiere encomienda específica por ser una obra individual claramente identificada en el Contrato Programa.

1.6. ACTUACIONES BÁSICAS DE DESARROLLO DEL MODELO FERROVIARIO.

Declaración sobre la red y procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura.

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

En cumplimiento de la mencionada orden se elaboró el 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 2007 habían presentado solicitudes de licencia de empresa ferroviaria para el transporte de mercancías 12 empresas, habiéndose concedido a 8 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., Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos S.A. y Arcelormittal Sideral 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 4 de ellas (Transfesa, Logística y Transporte Ferroviario S.A., Conte Rail S.A. y Container Rail S.A.) estando a final de año en tramitación las 2 restantes.

A su vez, para que una empresa pueda ejercer como operador ferroviario, además de contar con la correspondiente licencia, debe estar en posesión del certificado de seguridad que establece la normativa y que acredita un adecuado sistema de gestión de la seguridad y el cumplimiento de la normativa sobre personal de circulación y material rodante, certificado que solamente es válido para las líneas que se solicitan y conceden. A finales de 2007 se había concedido el certificado de seguridad a:

- Renfe-Operadora (para toda la RGFIG).
- Continental Rail S.A. (líneas Madrid-Valencia y Madrid-Gijón).



- Acciona Rail Services S.A. (línea Gijón-León).
- Comsa Rail Transport S.A. (línea Madrid-Gijón).

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 Figueres-Frontera Francesa por integrarse éste en el tramo Figueres-Perpignan, en virtud del acuerdo entre los Gobiernos de España y Francia de fecha 10 de octubre de 1995.
- 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), y tramo Venta de Baños-León-Asturias excluida la Variante de Pajares (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad del País Vasco, del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02), y tramo Valladolid-Burgos-Vitoria (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad Madrid-Extremadura/Frontera Portuguesa, tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres (Acuerdo de 20/12/02) y tramo Cáceres-Mérida (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad del Corredor Mediterráneo, tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia (Acuerdo de 20/12/02) y el tramo límite de la Región de Murcia-Murcia



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

- Línea de alta velocidad Bobadilla-Granada (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de 12 de enero de 2006).
- Línea de alta velocidad a Galicia, del Corredor Norte/Noroeste, tramo Orense-Santiago (Acuerdo de 20/12/02); a raíz de la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006, la encomienda se limita a los proyectos y construcción de la línea.

Las principales actuaciones del año 2007 y la situación al cierre del ejercicio se describe a continuación.

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

a) Puesta en explotación

Durante 2007 entraron en servicio dos actuaciones necesarias para la finalización del último tramo de la línea en los accesos a Barcelona. Se trata del nuevo ramal de mercancías Castellbisbal-Can Tunis de 17,5 Kms, electrificado a 3.000 voltios y que permite eliminar el paso de los trenes de carga por la infraestructura necesaria para concluir la plataforma de alta velocidad. La segunda actuación ha sido la nueva estación soterrada de El Prat de Llobregat con 4 vías y dos andenes de 250 mts. de longitud. Esta actuación forma parte de la futura estación intermodal del Bajo Llobregat desde donde se accede a la nueva terminal del Aeropuerto de El Prat.

b) Obra en curso

En 2007 se han terminado todos los tramos de plataforma entre Camp de Tarragona y Barcelona-Sants, con excepción de los dos últimos: Hospitalets-La Torrassa y La Torrassa-Sants.

Al finalizar el año, y una vez superados los problemas de afecciones a las líneas convencionales que se produjeron en el verano y el otoño de 2007, se encontraba la línea muy próxima a su finalización y puesta en explotación, lo que sucedió el 20 de febrero de 2008. Con la puesta en explotación de los 98 Km entre Camp de Tarragona y Barcelona-Sants, están en servicio 621km entre Madrid y Barcelona, 663 km si se incluyen los by-pass que evitan el paso de las circulaciones por el centro de las ciudades. Esta infraestructura de doble vía banalizada y la primera en ancho internacional que nos unirá con redes europeas, ofrece unos tiempos de viajes muy atractivos que son competitivos incluso frente a los que ofrece la aviación, quedando reducido el tiempo de viaje entre Madrid y Barcelona a 2 horas y 38 minutos.



Los beneficios que aporta esta nueva infraestructura no se limitan exclusivamente a las ciudades que atraviesa (Guadalajara, Calatayud, Zaragoza, Lleida, Tarragona y Barcelona), sino que gracias a las instalaciones de cambio de ancho de Plasencia de Jalón y trenes de rodadura desplazable también se extiende a La Rioja y Navarra.

Los parámetros de construcción aplicados han sido muy exigentes para permitir el desarrollo de velocidades máximas de 350 kilómetros por hora en servicio comercial y garantizar la interoperabilidad de esta infraestructura de acuerdo a la normativa europea.

Además de una importante reducción en los tiempos de viaje, esta moderna infraestructura aporta un aumento de la seguridad con la adopción de tecnologías punta en los sistemas de conducción automática de trenes, así como con el vallado a ambos lados de la vía y la ausencia de pasos a nivel; un notable incremento de la capacidad y la regularidad del tráfico ferroviario, resultado de las especificaciones técnicas y de diseño de la línea, así como un mayor confort para los viajeros, al establecerse una condiciones óptimas de rodadura.

En el tramo Barcelona-Figueras ya se encuentran en ejecución 7 tramos entre La Roca y Ruidellots que se finalizarán en 2008.

c) Proyectos licitados

Durante 2007 han finalizado los proyectos y licitado todos los tramos pendientes entre Barcelona y Figueras quedando por adjudicar únicamente tres: Sants-Sagrera, Sagrera-Nudo de La Trinidad (I-Sector Sagrera, II-Sector Sant Andreu). La adjudicación de estos últimos tramos se producirá en el 1^{er} trimestre de 2008. Por otra parte se ha adjudicado, también, la base de montaje de Sant Feliu de Boixabeus y se han terminado los proyectos de montaje de vía, electrificación, subestaciones e instalaciones de seguridad y telecomunicaciones. Asimismo, se han finalizado los proyectos del futuro soterramiento de la línea convencional a su paso por Girona, que se ejecutará cuando la alta velocidad entre en servicio, y se haya iniciado el estudio acústico y vibratorio del tramo La Roca-Ruidellots.

Línea de alta velocidad Madrid-Valladolid-Norte.

a) Madrid-Segovia-Valladolid.

Como acción más relevante en el año 2007 hay que destacar la puesta en servicio comercial entre Madrid y Valladolid, pasando por Segovia, que con sus 179,5 kms de longitud reduce la distancia por vía convencional en 68,5 kms y una hora y media menos de tiempo de viaje con un tiempo total para los servicios AVE de 56 minutos. La relación con Segovia supone una reducción de tiempos de viaje de más de una hora, pasando a ser de 35 minutos. El resto de capitales del Norte y Noroeste de España ven igualmente mejorados sus tiempos de viaje



entre una hora y una hora veinte minutos. Su puesta en servicio beneficia a una amplia zona de influencia que representa más del 30 por ciento de la población y superficie de España, con unos niveles altos de seguridad y confort.

Como infraestructuras singulares destacar: el viaducto Arrollo del Valle, en el tramo Soto del Real-Miraflores de la Sierra, con una longitud de 1.755 metros; los túneles de Guadarrama que se componen de dos tubos paralelos de 28,4 kms de longitud cada uno conectados por galerías de emergencia situadas cada 250 metros y que disponen de una sala de emergencia de 500 metros de longitud equidistante de las bocas; la estación de Segovia-Guiomar que garantiza un óptimo acceso a la ciudad de Segovia y el cambiador de anchos dual de Valdestillas, conjunto de instalaciones para poder realizar el cambio de ancho de los trenes dotados de ejes de ancho variable, que permite la conexión de la línea de alta velocidad con la convencional entre Madrid y Hendaya.

b) Otras actuaciones.

Otras actuaciones destacadas a lo largo del año 2007 han sido la continuidad en la contratación de diferentes tramos de plataforma de la Y Vasca, alcanzándose un total de 13, de los que se encuentra en ejecución el correspondiente al subtramo II de Arrazua/Ubarrundia-Legutiano. Igualmente se procedió a la adjudicación e inicio de las obras correspondientes a la fase previa de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño y el inicio de las obras correspondientes a la ejecución del proyecto de construcción de plataforma y vía del subtramo Río Duero-Túnel de Pinar de Antequera del tramo Accesos a Valladolid e Integración de su R.A.F.

Línea de alta velocidad SUR.

a) Puestas en explotación Nuevo acceso ferroviario Córdoba-Málaga, tramo Antequera Santa Ana-Málaga.

Se ha finalizado y se puso en servicio el 23 de diciembre de 2007 el tramo de 55 kms. entre Antequera Sta Ana-Málaga. Con esta puesta en servicio queda concluido y puesta al tráfico ferroviario la totalidad de la línea Córdoba-Málaga(trayecto Almodóvar del Río-Málaga). El proyecto de acceso a Málaga (3 kms) ha permitido la entrada de la línea de alta velocidad, formada por dos vías de ancho internacional, a través de un túnel de 1.932 m. de longitud. Con las nuevas instalaciones, los tiempos de viaje Madrid-Málaga se reducen notablemente, pasando a realizarse los trayectos directos en 2 h. 30 en lugar de las 3 h. 53 que se empleaban con anterioridad.



Como elementos singulares destacar: los túneles de Abdalajís, Álora y Cártama, dotados con las instalaciones de seguridad y protección necesarias; los viaductos sobre los arroyos de las Piedras, Espinazo y Jévar; el cambiador de ancho de Antequera-Santa Ana, que da servicio a cualquier tren que circule tanto por la línea Córdoba-Málaga como por la relación Madrid-Algeciras, al tiempo que constituye el elemento de conexión con la línea de Bobadilla a Granada; y las estaciones de Puente Genil-Herrera y Antequera-Santa Ana.

b) Obras en curso:

1. Tramo Antequera-Málaga.

Obras de ejecución del proyecto de protección acústica y vibratoria en el tramo Antequera-Málaga y la ejecución del proyecto de construcción de los caminos de acceso a los túneles de Álora, Espartal, Tevilla, Gibralmora y Cártama. Asimismo se encuentra en ejecución las actuaciones complementarias del trayecto Antequera-Arroyo de las Piedras y Arroyo de las Piedras-Málaga. La segunda fase del proyecto de integración del ferrocarril en Málaga, para el ancho ibérico, esta prevista la conclusión de la mayoría de las obras de este proyecto para finales de 2.008. Asimismo, se encuentra en ejecución las obras del proyecto constructivo de plataforma y vía "Incremento de sección del túnel de acceso y remodelación de andenes en la estación de Cercanías de Málaga" obras que se iniciaron el 29 de julio de 2.007.

2. LAV Antequera-Granada.

Comenzadas las obras en los siguientes tramos: Peña de los Enamorados-Archidona, Archidona-Arroyo de la Negra y Valderrubio-Pinos Puente; y adjudicadas las obras en espera de las expropiaciones en los siguientes tramos: Arroyo de la Negra-Arroyo de la Viñuela y Tocón-Valderrubio.

3. LAV Madrid-Extremadura.

Tramo Mérida-Badajoz, subtramo Montijo-Badajoz iniciadas las obras en este tramo el 11 de Septiembre de 2.007 y subtramo Mérida-Montijo, adjudicadas las obras a la espera de las oportunas expropiaciones.

c) Proyectos finalizados:

Se encuentran concluidos los siguientes proyectos: la demolición del paso superior de Almodóvar y las actuaciones complementarias Córdoba-Antequera en sus tramos Fuente Palmero-Puente Genil, Puente Genil-Herrera, Herrera-La Roda y falso túnel de Humilladero. Desde Antequera a Málaga las obras de plataforma están terminadas, a excepción de la integración del Ferrocarril en Málaga en ancho convencional. Se ha concluido la electrificación de todo el tramo Antequera-Málaga, asimismo solo queda pendiente el parque de alta de la



subestación de Cártama, estando a la espera de la puesta en servicio del mismo por parte de Red Eléctrica. En cuanto a señalización, está concluida la señalización lateral y el LZB, estando pendiente de las pruebas finales del RTMS nivel 1 y 2.

Línea de alta velocidad Madrid- Levante.

a) Actividades de plataforma.

En el año 2007 se han recepcionado un total de 108,6 kms de los 10 tramos que a continuación se indica: Fuentes-Montegudo de las Salinas, Montegudo-Solera de Gabaldón, Solera de G.-Motilla del Palancar, Villanueva de la Jara-Villalgordo del Júcar, Motilla del Palancar-Iniesta, Iniesta-Minglanilla, Xátiva-Noveló-Xátiva, Xátiva-L'Enova, Algemés-Benifaió y Monóvar-Novelda. Y se han contratado un total de 99,94 kms. con la siguiente distribución por tramos: Torrejón de Velasco-Seseña, Torrejón de Velasco-Seseña, Villarrubia-Santa Cruz de la Zarza, Santa Cruz-Tarancón, Accesos a la estación de Albacete, R.A.F. Valencia-Nudo Sur, Caudete-Villena, Villena-Sax y La Alcoraya-Alicante. Con estas nuevas contrataciones, en la relación directa Madrid-Valencia únicamente quedará por contratar el acceso a Valencia, actuación que se efectuará en el año 2008.

b) Actividades de montaje de vía.

Para el montaje de vía en la relación directa Madrid-Valencia y su extensión a Albacete se ha programado la construcción de las siguientes bases de montaje: Villarrubia de Santiago, Gabaldón, Requena, Almussafes y Albacete. Durante el año 2007 se han redactado los proyectos y adjudicadas las obras de las bases de Albacete y Requena y se ha finalizado la redacción de los proyectos constructivos de las tres restantes; la licitación de las obras correspondientes están previsto de realizar en el primer trimestre de 2008.

Asimismo, se han redactado todos los proyectos de montaje de vía de la relación directa Madrid-Valencia y su extensión a Albacete. La distribución geográfica de estos proyectos ha sido la siguiente: Madrid (Torrejón de Velasco)-Cuenca, Cuenca-Gabaldón, Gabaldón-Siete Aguas, Siete Aguas-Valencia (Almussafes) y Gabaldón-Albacete. Las obras recogidas en los 4 últimos proyectos se licitarán en el primer semestre de 2008, mientras que del primero está programada su licitación para el segundo semestre del citado año.

c) Actividades de instalaciones.

Se han redactado todos los proyectos de instalaciones de la relación directa Madrid-Valencia y su extensión a Albacete: catenaria; señalización y telemando de energía; señalización, control de tráfico y telecomunicaciones fijas; y radiotelefonía GSM-R. Para las cuatro especialidades en que se han dividido las instalaciones de la Línea, la distribución



geográfica de los proyectos ha sido la siguiente: Madrid (Torrejón de Velasco)-Motilla y Motilla-Valencia/Albacete. En total son, pues, 8 proyectos constructivos en los que se han recogido las actuaciones de instalaciones a realizar en la línea directa Madrid-Valencia y su extensión a Albacete. Está programado que todos ellos se liciten y adjudiquen en el primer semestre de 2008.

Línea de alta velocidad Noroeste.

a) Línea de alta velocidad Orense-Santiago

Se encuentra en ejecución la totalidad de la plataforma de la línea, excepto las entradas en Orense y en Santiago que se encuentran en fase de proyecto. Esto supone que de un total de 87,5 kms, estándolo en ejecución el 93 %. La línea se ha subdividido en nueve subtramos de obra, cuya construcción dio comienzo a lo largo del año 2005, salvo los subtramos VII y VIII que comenzaron en el 2006; encontrándose todos ellos en fase avanzada de construcción. Las obras prevén la ejecución de 35 viaductos, con una longitud total de 19.898 m.; 31 túneles, con una longitud total de 27.985 m.; siendo el resto del trazado de la plataforma sobre tierras, tanto de desmonte como de terraplén.

Durante el ejercicio de 2007 se han ejecutado 182 cimentaciones de pilas de viaductos, 168 pilas de viaductos, 5.141 metros lineales de tableros de viaductos, habiéndose completado la construcción de 4 viaductos. En cuanto a los túneles se ha realizado la excavación de 11.569 metros lineales de túneles en fase de avance, 6.939 metros lineales en fase de destroza; completándose la excavación de 4 túneles.

b) Línea de alta velocidad León-Asturias

En la Variante de Pajares se ha continuado la ejecución de los ocho subtramos en los que se divide esta actuación ferroviaria, con un total de 50 kms de nueva plataforma ferroviaria en ejecución. Estos subtramos pueden dividirse en dos grupos. En el primero de ellos estarían comprendidos los cuatro que completan los túneles de base, compuestos por dos tubos de 25 kms de longitud cada uno y en el segundo los cuatro restantes: La Robla-Túneles de Pajares (en la vertiente leonesa), Túneles de base-Sotiello, Sotiello-Campomanes y Campomanes-Pola de Lena, los tres en la vertiente asturiana, que sumarían los 25 kms restantes.

En cuanto a los subtramos del primer grupo en este año 2007 se han finalizado los trabajos de excavación de los 10,7 kms de los dos túneles principales correspondientes al subtramo lote 1, así como la galería de acceso intermedio de Buiza y los 4 kms del tubo Este correspondientes al subtramo lote 2. De este modo, la excavación de los túneles de base,



principal actuación de la nueva Variante ferroviaria de Pajares se encuentra en un grado de avance del 60 % de la longitud total a excavar.

De los cuatro subtramos del segundo grupo, el más avanzado es el que se encuentra en la vertiente leonesa: La Robla-Túneles de Pajares. En los tres subtramos de la vertiente asturiana se han comenzado los trabajos de los emboquilles donde comenzarán a trabajar las dos tuneladoras previstas. Se están ejecutando los emboquilles de cuatro túneles que se construirán por métodos convencionales y se hallan en fase de cimentación cuatro viaductos.

Como resumen el grado de ejecución de la red de alta velocidad al final del año 2007 se refleja en los cuadros siguientes:

EN SERVICIO	LONGITUD (km)	EN EJECUCIÓN	LONGITUD (km)
Madrid-Sevilla	471	Roda de Bará-Figueres	219
Madrid-Roda de Bará	576	Cáceres-Mérida-Badajoz	36
Córdoba-Málaga	155	Bobadilla-Granada	53
Zaragoza-Huesca	79	Madrid-Levante	623
Madrid-Valladolid	180	Vitoria-Bilbao-San Sebastián	54
Madrid-Toledo	21	Variante de Pajares	50
TOTAL	1.482	Ourense-Santiago	82
		Otros	63
		TOTAL	1.180

2.2. PROYECTOS Y CONSTRUCCIÓN RED CONVENCIONAL.

Las actuaciones más significativas del año 2007 se han llevado a cabo en aplicación de las encomiendas que el Ministerio de Fomento ha realizado al Adif en cumplimiento del Contrato Programa firmado entre la AGE y Adif. Teniendo en cuenta las fechas de las encomiendas (junio, octubre y diciembre de 2007), los plazos forzosos de elaboración de proyectos, contratación, replanteo e inicio de las obras no ha sido posible alcanzar algunos de los indicadores de inversión previstos. Sin embargo, el grado de adjudicación de los contratos y el porcentaje de avance de las obras al finalizar el ejercicio, permite deducir que en el próximo ejercicio se alcanzarán los objetivos previstos.

La gran mayoría de las actuaciones forman parte de programas de carácter continuo a lo largo del tiempo, compartidos con otros organismos y entidades del sector público, con la distribución en la red ferroviaria que figura en las encomiendas del M^o de Fomento y que se financian con los recursos económicos anuales que figuran en las mismas y con cargo al Contrato Programa.



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. En el ejercicio 2007 se han suprimido 74 pasos a nivel, se ha mejorado la seguridad en 15, mediante diferentes tipos de protección, y se han realizado actuaciones complementarias en otros 48 pasos a nivel protegidos.

Renovación de vías e instalaciones del ferrocarril.

Mediante estas actuaciones 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.

Entre las actuaciones más significativas del ejercicio 2007 se pueden destacar:

- Renovaciones de vía: obra de renovación de vía Caminoreal – Ferreruela. Corredor Noreste de A.V. Línea Teruel – Zaragoza; renovación de vía y sustitución de aparatos en el tramo: Zafra – Fregenal, L/ Zafra – Huelva (dentro del convenio con la Junta de Extremadura); obra de duplicación A.V. tramo Sangonera – Librilla, línea Alcantarilla – Lorca; obra de racionalización y renovación de vía y aparatos en la estación de Teruel; adjudicación de las renovaciones de Escorial - Santa M^a de la Alameda, Variante de Manuel Enova y Villasequillas –Villacañas; redacción de los proyectos constructivos de Huelva-Fregenal, Roda-Cortes y Cortes-San Pablo, Xativa-Silla, Caldearenas-Jaca y obra de construcción de un apeadero en Zafra, L/ Mérida - Los Rosales, dentro del convenio con la Junta de Extremadura.
- Modernización y renovación de catenaria: conexión norte con la L.A.V. Córdoba – Málaga, electrificación Eje Transversal de Andalucía, tramo Fuente Piedra - km 50/700 y estación de Sta. Ana; redacción de los proyectos constructivos de modernización o rehabilitación de la línea aérea de contacto: El Escorial – Guimorcondo, Avila – Mingorría, Pola de Lena – Soto de Rey, Mataporquera – Reinosa, Cegama – Alsasua, Gallur – Castejón y San Vicente de Calders – Prat de Llobregat.
- Subestaciones eléctricas: redacción de los proyectos constructivos de construcción, modernización o rehabilitación de las Subestaciones: Villaverde Alto, nueva SE de Vallecas, Valchillón, nueva SE de Blanes, nueva SE de Cunit (Cubelles), nueva SE de San Cugat, Venta de Baños, Las Navas y San Sadurni.



- Supresión de bloqueos telefónicos en 194km:70kms en el tramo Palencia-Mataporquera, 36kms en el tramo Sevilla-Huelva y 88kms en el tramo Fuente de Ebro-Mora.
- Control de tráfico centralizado, redacción de proyectos y tramitación de los mismos para su contratación en los tramos: Miranda de Ebro-Orduña, Monforte-Orense, León-Astorga, Pola de Lena-Oviedo, Cáceres-Valencia de Alcántara y BAB y CTC del tramo Miranda de Ebro-Manzanos
- Otras: adjudicación de la obra del centro de tratamiento técnico en ancho ibérico de la red arterial de Valencia e instalación de 44 enclavamientos electrónicos.

Otras actuaciones.

Como actuaciones de integración del ferrocarril en el entorno urbano realizadas en el ejercicio 2007, mencionar: la adjudicación de las obras de las nuevas estaciones en el núcleo de Zaragoza y en Sevilla, La Cartuja; redacción del proyecto constructivo de la infraestructura de la nueva estación de Huelva; traslado del parque de telecomunicaciones de Zaragoza-Portillo a Zaragoza-Delicias y traslado de instalaciones y servicios en Alicante Término con motivo de la línea de A.V. en la red arterial ferroviaria.

2.3. MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA.

El mantenimiento de la infraestructura ferroviaria gestionada por Adif, tanto la red convencional propiedad del Estado como la red de alta velocidad, propiedad de Adif, supone tres tipos básicos de actuaciones: mantenimiento preventivo, mantenimiento correctivo y actuaciones de mejora en la infraestructura, con el objetivo de 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 el año 2007, en línea con lo establecido en el Plan Estratégico de Adif, se ha profundizado en una mayor integración organizativa de las áreas de mantenimiento de la red convencional y de la red de alta velocidad. Merece especial mención el esfuerzo realizado, tanto en recursos económicos como humanos, para minimizar la afectación al tráfico ferroviario y culminar con éxito la entrada de la línea de alta velocidad en Barcelona. En la red convencional hemos asistido a una modernización significativa de los medios propios a disposición de la organización territorial de mantenimiento con la adquisición de 14 dresinas de vía y 17 dresinas con castillete para las labores de mantenimiento de la electrificación. En



la red de alta velocidad se ha realizado un importante esfuerzo para asumir el mantenimiento de las líneas nuevas en explotación, Antequera-Málaga y Madrid -Valladolid y se han anticipado todos los requisitos para asumir con éxito el mantenimiento de línea de alta velocidad en el tramo hasta su llegada a Barcelona, evento que se ha producido a principios de 2008.

En cuanto a la accidentalidad laboral, hemos asistido a una reducción significativa en el número de accidentes: ningún accidente mortal, disminución del nº de accidentes con baja e importante descenso del índice de gravedad en los accidentes. Se han cumplido los objetivos del Plan de Accidentalidad 0, al que se han dedicado más de 58.800 horas de formación. El índice de accidentalidad bajo criterio UIC (frecuencia de accidentes imputables a mantenimiento de Infraestructura / millones de kilómetros recorridos) se ha situado en 0'14, índice que continúa bajando desde la referencia de partida en 1.999, que era de 0'35. En materia de seguridad y salud laboral, se ha realizado la auditoría de seguimiento por parte de AENOR del sistema de gestión de seguridad y salud laboral, según la norma OHSAS 18.001, con el resultado de evaluación conforme.

Como continuación de los trabajos realizados en años anteriores, hay que destacar los trabajos preventivos en la lucha contra incendios forestales. En esta línea se ha suscrito un convenio-marco con TRAGSA (medio propio instrumental y servicio técnico de la Administración General del Estado y de las Administraciones de las Comunidades Autónomas que así lo dispongan) en virtud del cual se ha realizado un estudio para priorizar la defensa del territorio y planificar las actuaciones en materia de prevención de incendios a realizar en el periodo 2008-2010.

Respecto de las actuaciones de inversión en activos del Estado en 2007 se realizaron más de 1000, suponiendo una certificación acumulada en el ejercicio de 161 millones de €, destacando las siguientes:

- Tratamiento de vía y sustitución de materiales en el tramo de doble vía banalizada Pola de Lena – Soto de Rey de la línea de Venta de Baños a Gijón Cercanías.
- Sustitución del enclavamiento de la estación de Villabona de Asturias en la línea de Venta de Baños a Gijón Cercanías.
- Sustitución de traviesas monobloc por PR-01 en el t/Cubelles-Barcelona Sants (1ª fase).
- Rehabilitación y aumento de potencia de la subestación eléctrica de tracción de Garraf.
- Sustitución de traviesas RS por PR- 01 varios trayectos L/ Madrid-V. Alcántara.



- Rehabilitación progresiva de vía con sustitución de carril pk. 51/795-62/450 L/ Aljucen-Cáceres.
- Instalación de enclavamientos electrónicos BAU y CTC tramo Cercedilla-Segovia.
- Rehabilitación de vías de circulación y sustitución de desvíos por híbridos en estaciones de San Vicente de A. y V. de Alcántara. Importe 1.270.000 € .
- Instalación del sistema de transmisión para proveer circuitos protegidos de explotación ferroviaria t/ Massanet-Port Bou.
- Sustitución de equipos de transmisión por obsolescencia tecnológica T/ Linares-Moreda-Granada-Almería.
- Sustitución equipos de transmisión en línea c-5 por obsolescencia tecnológica instalación de equipos t/ Villaverde Alto-Parla-Humanes.
- Modernización y mejora de instalaciones móviles de tracción, 1º Fase.
- Revisión y ajuste de subestaciones eléctricas de tracción.
- Mejora de la fiabilidad y disponibilidad del CTC de Barcelona, instalando una nueva arquitectura de comunicaciones.
- Modernización del P.U.A. (Puesto Unificado de Atocha) y mejora de la fiabilidad y disponibilidad de Atocha (Cercanías y Largo Recorrido).
- Renovación vía L/Córdoba-Almorchón. tramos Córdoba-Bélmez y Almorchón-Bélmez.
- Nuevo enclavamiento electrónico con circuitos de vía de audiofrecuencia en la estación de Donostia-San Sebastián. L/ Madrid - Hendaya.
- Plan de renovación de juntas aislantes de madera por fibra de vidrio o encoladas "in situ" a nivel red. Subplan correspondiente al ámbito de la JM de Burgos.
- Sustitución de travesías tipo "A" por "B" en vía general Irún-Paseo Colón.
- Colaboración en la modificación de secuencia de señales con desvío a la entrada y a la salida en estaciones banalizadas y bifurcaciones, asumiendo la dirección de obra.

En la red de alta velocidad se han ejecutado inversiones por importe de 23 millones de €, de las cuales las más significativas son las siguientes:

- Construcción y acondicionamiento de los caminos de acceso a los túneles existentes en Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-F. Francesa. Tramo Madrid-Lérida.
- Mejora y acondicionamiento de desmontes entre los PP.KK 130+993 y 417+240 de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-F. Francesa. Tramo Madrid-Lérida.
- Unificación de la señalización lateral en la L/A.V. Madrid-Sevilla.



- Adaptación del sistema ASFA a la nueva señalización lateral de la L/A.V. Madrid-Sevilla.

En otro tipo de actuaciones destacar en el área de la telecomunicaciones la realización de los proyectos de cableado estructurado y los traslados de conexiones telefónicas de todas las nuevas sedes y las necesarias para traslados de personal de Adif y Renfe Operadora. Además se han acometido mejoras en la red tren tierra y se ha procedido a la migración y realizado actuaciones de modernización de la red de conmutación. En el área de calidad se ha realizado la integración de los sistemas de calidad de alta velocidad en el sistema integral de gestión de la red convencional.

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, prestación de servicios que en 2007 ha tenido como novedad el inicio del servicio comercial de mercancías de empresas privadas, en concreto, Acciona Rail Services, Continental Rail y Comsa Rail Transport.

Además, el escenario de gestión ha tenido como hechos relevantes:

- Elevación de la velocidad máxima a 300 km/h en la línea Madrid-Camp de Tarragona el 7 de Mayo.
- Comienzo del servicio comercial de los nuevos trenes de alta velocidad serie 103 (ICE) en el mes de Junio.
- Puesta en explotación comercial del trayecto de alta velocidad Antequera-Málaga en diciembre, que sustituye al TALGO 200 anterior.
- Puesta en explotación comercial del trayecto de alta velocidad Madrid-Valladolid y reordenación del corredor Norte, con la incorporación de trenes Alvia (ancho variable) que supone importantes mejoras en tiempos de viaje (más de una hora en la mayoría de las relaciones del corredor).
- Nueva línea de cercanías del núcleo de Murcia, C3 Alicante – San Vicente Centro (13 de febrero).
- Nuevo ramal mercancías Castellbisbal – Barcelona Can Tunis (5 de febrero).



- Variaciones en el equipamiento de la red, tanto de alta velocidad como red convencional orientadas a mejorar la seguridad en la circulación:
- Alta velocidad: aumento del bloqueo de control automático (BCA) en 57,8 km, aumento del bloqueo de señalización lateral (BSL) en 180,5 km. y aumento de la comunicación tren tierra GSM-R en 238,3 km.
- Red convencional: aumento de banalización en 226,2 km, disminución del bloqueo telefónico (BT) en 362,1 km, extensión del control de tráfico centralizado (CTC) en 305,2 km., aumento del sistema de anuncio de señales y frenado automático (ASFA) en 136,65 km., y aumento de la comunicación tren-tierra convencional en 18,8 km.
- Suspensión de la circulación entre Bellvitge y Barcelona Sants por ambas vías entre el 20 de octubre y el 17 de noviembre por deslizamiento del terreno, causado por incidencias en las obras de la futura línea de alta velocidad. Se establecieron planes alternativos de transporte con los servicios afectados. El 17 de noviembre se reanudó la circulación por vía I y el 1 de diciembre por vía II. Además del corte de vía mencionado, en el entorno de Barcelona se han venido produciendo numerosas incidencias relevantes con afectación al tráfico a lo largo del año.
- Suspensión de la circulación en el túnel del trayecto Madrid-Chamartín - Atocha-Cercanías, por ambas vías, del 7 al 22 de agosto, por obras de acondicionamiento en el acceso de alta velocidad a Chamartín y nuevo túnel de Sol.

En 2007, Circulación ha gestionado 185,6 millones de kms.-tren, lo que supone un incremento del 0,3% sobre el año anterior (185,1 mill.km-tren). De este tráfico, 319.981 km-tren corresponden a operadores ferroviarios privados. En cuanto al tráfico por tipo de red, se ha producido un crecimiento del 18,3% en la red de alta velocidad (de 18,8 mill.km-tren en 2006 a 22,2 mill.km-tren en 2007), a la vez que un descenso del 1,8% en la red convencional (de 166,3 mill.km-tren en 2006 a 163,4 mill.km-tren en 2007), destacando la pérdida de tráfico de mercancías Renfe, que ha quedado un 4,2% por debajo del año anterior (de 38,7 mill.km-tren en 2006 a 37,1 mill.km-tren en 2007).

En cuanto a los niveles de puntualidad conseguidos, se han cumplido prácticamente todos los objetivos establecidos por operador y producto, salvo la relación de alta velocidad Madrid-Tarragona con umbral de 3 minutos, debido a incidencias en la puesta en servicio de los nuevos vehículos serie 103.



- Servicio de alta velocidad en larga distancia: AV Madrid - Sevilla (3 min.) cerró con 99,6% superando su objetivo. AV Madrid - Camp de Tarragona (3 min.) alcanzó 98,1%, (-0,7 puntos por debajo de su objetivo) y el Talgo 200 (5 min.) Madrid - Málaga superó su objetivo con 97,8%, que es el mejor valor de su historia.
- Servicio de larga distancia convencional, supera objetivos: puntualidad de llegada global con umbral 10 min., 96,1%, y puntualidad de llegada por productos, con umbral 5 min (Euromed 94,8%, Alaris 96,5%, Altaria 92,2% y Alvia 95,5%).
- Servicio de alta velocidad en media distancia Madrid - Toledo, Madrid - Puertollano y Córdoba - Sevilla (umbral 3 min.) alcanza 99,6%, superando su objetivo.
- Servicio de media distancia convencional, supera el objetivo global de puntualidad (umbral 5 min.) con 96,4%.
- Mercancías, tanto Renfe como las empresas ferroviarias privadas superan el 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 el ámbito de la liberalización del sector, además de la adjudicación de capacidad a las nuevas empresas ferroviarias, formación y prácticas de su personal de conducción, pruebas de sus vehículos, etc., Circulación ha desarrollado la segunda fase del sistema de asignación de capacidad, que ha consistido en un estudio de la capacidad y grado de saturación de las líneas, la elaboración de normas técnicas para casos especiales de carga y velocidad y condiciones de acceso para circulación de material histórico, y adaptación del sistema de asignación de capacidad al entorno multioperador. Asimismo, ha desarrollado el sistema de trazabilidad de la información de las circulaciones de trenes en un entorno multioperador.

Como parte del desarrollo del Plan Estratégico, se ha colaborado con Seguridad en la Circulación en la elaboración del mapa de riesgos, identificando riesgos derivados del tránsito de viajeros por los pasos entre andenes, y confeccionando el mapa de puntos de riesgo permanentes de fallo humano en estaciones y mapa de puntos de riesgo temporales de fallo humano por degradación temporal de funcionamiento de instalaciones de seguridad.



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 2007 la actividad ha venido marcada de forma muy especial por la realización de obras y adaptación de las instalaciones en las estaciones afectadas por la puesta en funcionamiento de los nuevos tramos de alta velocidad de las líneas de Madrid-Barcelona Sants, Madrid-Málaga y Madrid-Valladolid. En este sentido, a lo largo de todo el año se han continuado las obras de ampliación de Barcelona Sants, consistentes en la adaptación de vías y andenes e incremento de la superficie destinada al viajero, minimizando los efectos de las mismas sobre las condiciones de prestación de servicios a los clientes en la estación. Por otro lado, derivado de los problemas surgidos en la construcción de la línea y su repercusión en los servicios de Cercanías, se han acentuado los servicios de información y atención a los viajeros en Barcelona Sants y França, con el objetivo de reducir los efectos negativos sobre los viajeros. Igualmente, con motivo de la inauguración de las líneas de alta velocidad de Madrid a Málaga y a Valladolid, se ha efectuado la adecuación de las instalaciones de Vialia Estación María Zambrano y Valladolid, así como las de Segovia-Guiomar, de nueva construcción, para una adecuada prestación de servicios a los clientes.

Con objeto de contribuir al desarrollo del transporte ferroviario ofreciendo a los viajeros y operadores un servicio de calidad en las estaciones, se ha elaborado un catálogo de servicios ferroviarios a prestar en estaciones multioperador, de forma que las estaciones quedan clasificadas en función de su tipología, características y prestaciones, a fin de dejar definido el mapa de servicios (básicos, a operadores, a clientes y comerciales) que constituyan la oferta de Adif a los clientes y operadores. Por otro lado, para maximizar la rentabilidad de los espacios en las estaciones a través del desarrollo de la actividad comercial, se ha presentado el "Plan de Mejora Comercial de Estaciones" en el que se recoge la propuesta de implantación de tienda multiproducto bajo una misma marca comercial en el ámbito de todas las estaciones, en el que se seguirá profundizando a lo largo de 2008. Asimismo, se ha



llevado a cabo la adaptación de las instalaciones en los aparcamientos para la adecuación a la nueva legislación sobre cobro por minutos.

Respecto al área de inversiones, cabe destacar el inicio en los trabajos de mejora de accesos y adecuación del centro de transformación de la intermodal Vialia Abando Indalecio Prieto, de Bilbao, para racionalizar el espacio comercial y mejorar los flujos peatonales; el tratamiento de fachadas exteriores, pavimento y rehabilitación de espacios destinados a información, venta de billetes y atención al cliente en Valencia Nord, así como diversas actuaciones en Castellón. A su vez, hay que señalar la puesta en servicio de la nueva estación de Llamaquique, el avance de obras en la estaciones de nueva construcción de Tarrasa Este y Miribilla, los trabajos de remodelación y mejora en Martorell, Fuencarral, Parla y Castellbisbal y las actuaciones en materia de protección civil en Ávila, Ronda, Port Bou y Barcelona França, entre otras. En la línea de ofrecer la mejor calidad de servicio y prestaciones a los usuarios de las estaciones, se ha iniciado la instalación y comercialización de Internet mediante comunicación inalámbrica (Wi-Fi).

Durante el ejercicio 2007, se ha puesto en marcha el programa "Estación abierta", cuyo objetivo es potenciar iniciativas en estaciones de Adif con criterios de responsabilidad social corporativa (RSC), contribuyendo a desarrollar las estaciones como centros cívicos, potenciando su uso social. Por otro lado, en colaboración con CERMI, ONCE, FUNDACIÓN ONCE, Ministerio de Fomento y Renfe Operadora, se ha editado la Guía de servicios ferroviarios para viajeros con discapacidad, con detalle del servicio prestado de forma conjunta por Adif y Renfe para lograr que un viajero con discapacidad que tenga dificultades en su desplazamiento pueda realizar su viaje en tren, atendido desde la estación de origen hasta la estación de destino, y cuya implantación se inició el 16 de julio de 2007.

En otro orden de cosas, se ha puesto en marcha el proceso de implantación del modelo integral de excelencia en la gestión. Asimismo, las auditorias de calidad de AENOR han revelado que el sistema de gestión de calidad de la Dirección Ejecutiva es un sistema maduro y eficaz en la implantación de las herramientas según norma ISO 9001:2000, renovándose todas las certificaciones existentes..

En cuanto al sistema de gestión ambiental, a final de 2007 se ha alcanzado un total de 14 estaciones certificadas, interesando destacar que se encuentra bastante avanzado el proceso de integración de los sistemas de gestión de calidad y medioambiente, siendo prueba de ello la existencia de dos gerencias territoriales, en cuyas estaciones disponen de la certificación integrada emitida por AENOR.



2.6. TERMINALES DE MERCANCÍAS.

Durante 2007, la actividad ha tenido como hito relevante el inicio de la prestación de servicios en las terminales de mercancías a las primeras tres empresas ferroviarias privadas (Continental Rail S.A., Acciona Rail Services S.A. y Comsa Rail Transport S.A.) una vez que obtuvieron la licencia de empresa ferroviaria y el certificado de seguridad que establece la normativa. Respecto de la facturación de los servicios adicionales y complementarios prestados se han aplicado las tarifas en régimen de provisionales aprobadas en el Consejo de Administración de Adif de fecha 28 de octubre de 2005, avanzándose en el establecimiento de nuevos criterios y nueva unidad de medida para los servicios complementarios de maniobras (con y sin vehículo motor), aprobándose en el Consejo de Administración de Adif de fecha 30/11/07 el marco general tarifario, para ser aplicado en 2008.

Para la mejora de la eficiencia operativa se ha implantado la cuenta de resultados para cada una de las Terminales y se ha licitado el proyecto para la implantación de un nuevo sistema de medición/facturación de los servicios prestados. En el marco de las relaciones con Renfe-Operadora, durante 2007 se han medido por primera vez los indicadores de calidad acordados con Mercancías y Logística de Renfe Operadora, lo que supone la medición de la calidad del servicio prestado con criterios objetivos.

En cuanto a las certificaciones de calidad y medioambiente: se ha renovado la certificación, conforme a la norma UNE-EN ISO 9001:2000, para el proceso logístico de carga, transporte, descarga de cloruro de vinilo estabilizado entre Martorell e Irún-Hernani, con participación de Mercancías y Logística de Renfe-Operadora, Vinilis S.A., Transportes Teifer S.L., Arkema Química y Adif Terminales de Mercancías; se ha obtenido la certificación medioambiental ISO 14000 en 15 terminales del grupo I y se ha extendido la certificación de calidad AENOR, inicialmente obtenida por 35 terminales, a otras 15 del grupo II, lo que establece que el sistema de gestión de la calidad adoptado para los servicios adicionales, complementarios y auxiliares prestado en las terminales de mercancías, es conforme a la exigencia de la Norma UNE-EN ISO 9001:2500. Asimismo se ha elaborado el manual del sistema de gestión de la prevención de riesgos laborales que sirve de base para la certificación en OSHAS 18001 durante 2008, conforme a lo establecido en el plan de accidentalidad cero.

En el capítulo de nuevas infraestructuras destacan las obras de construcción de la nueva terminal intermodal en Lugo y la puesta en servicio de la 1ª fase de la nueva terminal de Zaragoza Plaza; habiéndose realizado otras inversiones, tanto en activos propios como obras



por cuenta del Estado, para la adquisición, regeneración y modernización del equipamiento interno.

2.7. PATRIMONIO Y URBANISMO.

En primer lugar señalar que en el año 2007 se ha producido un cambio legal importante y que afecta a la actividad que desarrolla la Dirección, con la publicación de la Ley 8/2007 del Suelo que entró en vigor el 1 de Julio de 2007 y que modifica el marco general legislativo que regula la actividad estatal en materia de suelo.

Respecto a la participación en las sociedades creadas para el desarrollo de las redes arteriales ferroviarias de alta velocidad y su integración urbana, en este año se han iniciado o licitado obras en Valladolid, Barcelona, Logroño, León y Zaragoza, en donde, al igual que en el resto de sociedades, se ha seguido avanzando en la redacción y aprobación de los instrumentos urbanísticos necesarios, así como en el establecimiento de acuerdos que permiten el desarrollo de las operaciones de integración de las infraestructuras. En cuanto a las 15 sociedades inmobiliarias en las que ADIF participa, se ha continuado con el desarrollo de las promociones, habiéndose prácticamente concluido las situadas en Ciudad Real, Xátiva, Zaragoza, Pamplona, Pontevedra, Tolosa y Ponferrada. En general, estas sociedades han mejorado los resultados esperados inicialmente, si bien, durante el segundo semestre, se ha notado la disminución en el ritmo de ventas que afecta al sector inmobiliario.

En el capítulo de establecimiento de acuerdos con otras administraciones, se han formalizado Convenios Urbanísticos – Ferroviarios en Ayamonte, Guadalajara, La Rinconada, Sanlúcar la Mayor, Segovia, Sevilla, Zaragoza, L'Hospitalet de Llobregat, Lérida, Montcada y Rexac, Basauri y Logroño.

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.



En cuanto a la actividad de producción de suelos y comercialización, durante este año se han patrimonializado 412.000 m² y se han enajenado 79 inmuebles (215.671 m²), habiéndose realizado 434 nuevos contratos de arrendamiento.

Por otra parte y dentro de la actividad de mantenimiento y actualización del inventario de bienes inmuebles de Adif, se han incluido los tramos de alta velocidad Madrid – Toledo y Lérida – Roda de Bará y se ha incorporado la documentación de la líneas Puertollano – Córdoba, Sotana – La Pinilla – Cartagena, Tortosa – San Carlos de la Rápita, Mequinenza – Teruel y Arcos de la Frontera – Almagén. Así mismo, se inicia el proceso de identificación sobre cartografía catastral de las líneas cerradas o de construcción abandonada, según la disposición adicional séptima de la Ley del Sector Ferroviario, que permitirá el establecimiento de convenios para el desarrollo de Vías Verdes. Dentro del programa anual de mantenimiento se han actualizado un total de 384 unidades de inventario, de las cuales 220 corresponden a recintos ferroviarios situados en ciudades.

En cuanto a la actividad de administración y gestión patrimonial, se ha desarrollado el plan estratégico de desarrollo del patrimonio inmobiliario adscrito a Adif, definiendo el programa de racionalización de recintos ferroviarios, y se continúa la segregación de activos a Renfe Operadora, centrada en las oficinas de uso administrativo y operativo y los talleres. Asimismo, se ha desarrollado el “Plan de la Vivienda” para cambiar el actual parque de viviendas que gestiona Adif por otro más moderno, perfectamente mantenido y rentabilizado. Para ello se están realizando diversos programas de desafectaciones, rehabilitaciones, demoliciones, enajenaciones y de detección de suelos aptos para futuras edificaciones de viviendas con algún tipo de protección. Por otra parte, en el último trimestre del año se ha impulsado y puesto en marcha el archivo central de Adif, físico e informático, que pretende crear una nueva cultura empresarial de gestión documental y de creación de fondos documentales históricos.

Finalmente, señalar que el sistema de gestión de calidad de la Dirección ha sido auditado por AENOR en las fechas previstas, manteniendo las certificaciones de acuerdo a la Norma ISO 9001/2000, de los procesos de gestión del inventario, desafectación y enajenación de bienes inmuebles, y se han iniciado las acciones necesarias para certificar un cuarto proceso “Control Económico de la Expropiaciones”, habiéndose concluido además el proceso de auto evaluación de la Dirección según el modelo E.F.Q.M.



2.8. TELECOMUNICACIONES Y ENERGIA.

Telecomunicaciones.

En el año 2007 ha continuado el período de estabilidad de los dos años anteriores, lo cual ha contribuido al cumplimiento de todos los objetivos económicos establecidos. De acuerdo 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, así como mejorar la información y atención al cliente.

Entre las realizadas, destacan por su importancia:

- Coordinación de los trabajos de instalaciones y de equipamiento necesario para dotar de telefonía GSM y servicio UMTS a la LAV Madrid – Segovia – Valladolid y al tramo Antequera – Málaga de la LAV Córdoba – Málaga.
- Extensión del sistema de supervisión y control de suministro de energía eléctrica a 70 parques de telecomunicaciones, con lo cual se da por finalizado el proyecto que se ha venido desarrollando progresivamente en los últimos años.
- Obras de mejora y robustecimiento en los túneles de Debelitres, La Pineda, Grifeu, Sant Antoni, La Cañada y La Pedriza.
- Cerradas las negociaciones con los operadores de telecomunicaciones móviles para la firma de un acuerdo marco para la prestación por parte de Adif de servicios para telecomunicaciones móviles tanto en las líneas de alta velocidad actuales como futuras.
- Finalizadas las negociaciones para la firma de los correspondientes acuerdos marco de red troncal, una vez vencidos los contratos que estaban en vigor, con dos de nuestros clientes más importantes.
- Cerradas las negociaciones de un acuerdo marco de cable metropolitano y anillos metropolitanos con uno de nuestros principales clientes.
- Alcanzado un preacuerdo de ampliación del contrato actual con uno de nuestros clientes más importante.

En el ámbito de la gestión del negocio, se ha realizado la II encuesta que ha permitido conocer el grado de satisfacción de los clientes con los productos y servicios de telecomunicaciones de Adif, así como su grado de fidelización, además de proporcionar información sobre los puntos fuertes y áreas de mejora de la calidad de los productos y



servicios, de acuerdo a las necesidades de los clientes. Asimismo, se continúa con los proyectos de desarrollo del cuadro de mando integral, habiéndose realizado el desarrollo completo de los mapas estratégicos de telecomunicaciones y energía, y se está en fase de análisis de la herramienta de software que automatice su gestión.

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 energía eléctrica, los aspectos más relevantes han sido:

- Implantación de nuevos equipos de tele medida en más de 250 puntos de suministro.
- Implantación de un concentrador secundario para la captura y almacenamiento de medidas eléctricas.
- Del análisis del Real Decreto de fecha 29 de diciembre de 2006, por el que se establece la tarifa eléctrica para el año 2007, se ha procedido a negociar con los adjudicatarios del suministro de energía eléctrica para el año 2007 una reducción de las tarifas de acceso que ha permitido a Adif obtener un ahorro en la factura.
- Se ha modificado el procedimiento de adjudicación del suministro de energía eléctrica para el año 2008, separando las tarifas de acceso a redes de distribución y transporte, de los costes de energía. Este nuevo procedimiento, junto con algunas otras actuaciones, han permitido a Adif reducir la factura de energía para el año en cuestión.

En el ámbito de gestión de combustible:

- Elaborado un plan de adecuación de las instalaciones a la normativa legal vigente, que además se orientará a mejorar y modernizar los elementos que componen las mismas.
- Cerrado un convenio de servicio de suministro de combustible de tracción con dos nuevos clientes.
- Se ha dejado sin servicio y clausurado la instalación fija de suministro de gasóleo B en Port Bou, siguiendo las normativas técnica y medioambiental al efecto.



- Se ha analizado la viabilidad de establecer un plan de ampliación del sistema de captura de datos de entradas y suministros por telegestión a todos los almacenes fiscales

3. ACTIVIDAD ECONÓMICA.

3.1 INGRESOS Y GASTOS.

3.1.1 ADIF

En el cuadro adjunto figura la Cuenta de Pérdidas y Ganancias del ejercicio:

CONCEPTO	2007 (millones €)	2006 (millones €)	Variación (millones €)	Variación %
Prestaciones de servicios	1.576,0	1.142,7	433,3	37,9
Trabajos efectuados por la empresa para su inmovilizado	14,6	9,6	5,0	52,1
Otros ingresos de explotación	627,2	605,5	21,7	3,6
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	2.217,8	1.757,8	460,0	26,2
Aprovisionamientos	-161,4	-154,4	-7,0	4,5
Gastos de personal	-648,6	-630,0	-18,6	3,0
Dotaciones para amortización de inmovilizado	-175,8	-149,9	-25,9	17,3
Variación de la provisión de tráfico	21,1	1,1	20,0	
Otros gastos de explotación	-1.406,9	-952,2	-454,7	47,8
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-2.371,7	-1.885,4	-486,3	25,8
PÉRDIDA DE EXPLOTACIÓN	-153,9	-127,6	-26,3	20,6
Ingresos financieros	176,4	121,5	54,9	45,2
Gastos Financieros	-161,6	-87,3	-74,3	85,1
RESULTADOS FINANCIEROS	14,8	34,3	-19,5	-56,9
RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS	-139,1	-93,3	-45,8	49,1
Ingresos extraordinarios	77,1	65,2	11,9	18,3
Gastos extraordinarios	-34,3	-56,2	21,9	-39,0
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	42,8	9,0	33,8	375,6
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES	7,7		7,7	
RESULTADO DEL EJERCICIO	-88,6	-84,3	-4,3	5,1



Sobre los ingresos por prestaciones de servicio, 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 y por inversiones de reposición y mejora en dicha red, conceptos estos últimos que derivan de las aportaciones económicas de la AGE que figuran en el Contrato Programa firmado con Adif. En todos ellos se ha producido un incremento significativo respecto a las cifras del año anterior, que si en el caso de los cánones se debe fundamentalmente a la puesta en explotación a finales del año 2006 de tramos de alta velocidad, para el resto de conceptos son consecuencia de la fijación de los compromisos económicos por parte del Estado que derivan del Contrato Programa.

En los gastos de explotación destaca el aumento respecto al año anterior de consumos de materiales y gastos externos, que tienen su contrapartida en los ingresos por administración de la red de titularidad del Estado y por inversiones de reposición y mejora en dicha red.

El resultado financiero, ingreso menos gastos, es inferior a la cifra del año anterior fundamentalmente por la disminución de los activos financieros, saldos en cuentas corrientes e inversiones financieras, y por el aumento de los pasivos financieros, préstamos del BEI.

Por último, la cifra de ingresos y gastos extraordinarios ha sido debida a diversos conceptos: intereses de demora de la devolución del IVA, ingresos de telecomunicaciones correspondientes a ejercicios anteriores, litigios, etc.

La cuenta de resultados por actividades se detalla en el cuadro siguiente:



(cifras en millones de euros)

CONCEPTO	Admon. y Gestión Red Estado	Construc, Vía e Instalación de L.C.	Construcc. y Admón. Red Propia	Gestión Otros Activos Propios	Comunes	TOTAL
Canon Infraestructura Red Ferroviaria	38,1		90,6			128,7
Canon Estaciones y otras Infraestructuras	0,3		2,3	53,8		56,4
Administración de la Red Convencional	675,1					675,1
Actuaciones por cuenta del Estado	207,5	214,6	272,5	4,2	3,7	702,5
Otros ingresos comerciales	24,1	6,9	2,5	580,5	13,2	627,2
Trabajos realizados por empresa para inmovilizado y almacenes	3,7	3,4	7,4			14,5
Tasa de seguridad ferroviaria					13,3	13,3
Ingresos Propios	948,8	225,0	375,3	638,5	30,2	2.217,8
Ingresos por transferencias	26,9		0,8	15,4	42,8	86,0
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	975,7	225,0	376,1	653,9	73,0	2.303,8
Gastos de Personal y E.R.E.	-367,2	-23,3	-20,5	-155,5	-82,1	-648,6
Energía de Tracción				-233,0		-233,0
Materiales y servicios	-496,9	-211,2	-392,3	-124,0	-110,8	-1.335,4
- Servicios exteriores y otros	-299,6	-4,0	-123,3	-120,0	-107,1	-654,2
- Actuaciones Cuenta Estado	-197,3	-207,2	-269,0	-4,0	-3,6	-681,1
Variación de provisiones	-1,4		0,9		21,6	21,1
Gastos Propios	-865,6	-234,5	-411,9	-512,5	-171,3	-2.195,9
Gastos por transferencias	-15,4	-0,9	-5,3	-37,9	-26,5	-86,0
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-881,0	-235,4	-417,2	-550,4	-197,8	-2.281,9
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	94,7	-10,4	-41,1	103,5	-124,8	21,9
Amortizaciones	-16,1	-0,1	-77,9	-67,6	-14,1	-175,9
Subv. de capital traspasadas al ejercicio	0,4		32,5	4,6	0,5	38,0
RD. NETO EXPLOT. ANTES COMUNES	79,0	-10,5	-86,5	40,5	-138,5	-116,0
Comunes por distribución	-86,5	-4,1	-3,8	-44,1	138,5	
RESULTADO NETO DE EXPLOTACIÓN	-7,5	-14,6	-90,3	-3,6	0,0	-116,0
Resultados Financieros					14,8	14,8
RDO. DE LAS ACTIV. ORDINARIAS	-7,5	-14,6	-90,3	-3,6	14,8	-101,2
Resultados Extraordinarios					4,8	4,8
RD. ANTES IMPUESTO S/ SOCIEDADES	-7,5	-14,6	-90,3	-3,6	19,6	-96,3
Impuesto de Sociedades					7,7	7,7
RESULTADO	-7,5	-14,6	-90,3	-3,6	27,3	-88,6



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:

(cifras en millones de euros)

Entidad	Resultado consolidado	Resultado o socios externos
Sociedades grupo:		
Adif	-98,0	-
Comfersa (subconsolidado)	0,9	1,5
Tifsa	5,8	1,8
Redalsa	0,4	0,3
Emfesa	1,0	0,8
Equidesa	-0,6	-
Ineco	2,7	-
Necsa	0,6	-
Renfurbis	3,0	-
Terralbina	1,9	-
Aguilas Residencial	0,7	-
Otras participaciones puestas en equivalencia	1,8	-
Total	79,5	3,6



3.1.2. RESTO SOCIEDADES

CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS

CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS DE 2007

cifras en miles de €

CONCEPTO	EMFESA	COMFERSA	REDALSA	TIFSA	EQUIDESA	TOTAL
INGRESOS	7.211,06	24.953,23	8.658,53	100.219,59		141.042,41
Reducción existencias						
Aprovisionamientos	2.389,32	2.808,51	2.878,04	45.869,95		53.945,82
Gastos de personal	921,22	4.891,30	3.496,07	30.072,41		39.381,00
Resto suministros exterior		13.324,12	867,50	9.677,20	15,66	23.884,48
Amortizaciones	7,34	813,39	313,65	389,31		1.523,69
Resto de gastos	646,25	164,86	38,65	73,63	16,95	940,34
GASTOS	3.964,13	22.002,18	7.593,91	86.082,50	32,61	119.675,33

MARGEN EXPLOTACIÓN	3.246,93	2.951,05	1.064,62	14.137,09	-32,61	21.367,08
Result financ y extraordinarios	149,49	1.266,69	-36,65	221,31	23,26	1.624,10
RESULTADOS (a.d.impuestos)	3.396,41	4.217,75	1.027,97	14.358,40	-9,35	22.991,17
Impuesto de sociedades	1.104,66	1.175,49	335,68	4.658,45	589,58	7.863,86
RESULTADO NETO EJERCICIO	2.291,75	3.042,26	692,29	9.699,95	-598,93	15.127,31

CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS DE 2006

cifras en miles de €

CONCEPTO	EMFESA	COMFERSA	REDALSA	TIFSA	EQUIDESA	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	33,00	19.990,93
Amortizaciones	8,64	674,31	373,47	302,30		1.358,72
Resto de gastos	725,88	202,05	18,92	115,02	13,00	1.074,87
GASTOS	3.813,53	21.417,62	7.024,16	60.270,50	46,00	92.571,81

MARGEN EXPLOTACIÓN	3.042,35	3.023,43	364,25	9.622,59	-46,00	16.006,62
Result financ y extraordinarios	88,65	1.095,09	-35,10	101,61		1.250,25
RESULTADOS (a.d.impuestos)	3.131,00	4.118,52	329,15	9.724,20	-46,00	17.256,87
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	-46,00	11.421,64

DIFERENCIAS 2007 vs 2006

cifras en miles de €

CONCEPTO	EMFESA	COMFERSA	REDALSA	TIFSA	EQUIDESA	TOTAL
INGRESOS	355,18	512,18	1.270,12	30.326,50	0,00	32.463,98
Reducción existencias						
Aprovisionamientos	218,17	68,71	393,47	13.117,64	0,00	13.797,99
Gastos de personal	13,36	158,29	248,92	8.960,97	0,00	9.381,54
Resto suministros exterior	0,00	255,67	-32,55	3.687,77	-17,34	3.893,55
Amortizaciones	-1,30	139,08	-59,82	87,01	0,00	164,97
Resto de gastos	-79,63	-37,19	19,73	-41,39	3,95	-134,53
GASTOS	150,60	584,56	569,75	25.812,00	-13,39	27.103,52

MARGEN EXPLOTACIÓN	204,58	-72,38	700,37	4.514,50	13,39	5.360,46
Result financ y extraordinarios	60,84	171,60	-1,55	119,70	23,26	373,84
RESULTADOS (a.d.impuestos)	265,41	99,23	698,82	4.634,20	36,65	5.734,30
Impuesto de sociedades	8,81	-24,65	226,17	1.228,72	589,58	2.028,63
RESULTADO NETO EJERCICIO	256,60	123,88	472,65	3.405,48	-552,93	3.705,67



El conjunto de empresas alcanzó en 2007 una cifra de ingresos de 141.042,41 miles de €, incrementándose con respecto al año anterior en 32.463,98 miles de €, con un aumento del 29,90 % con relación a 2006. De igual forma los gastos se situaron en 119.675,33 miles de €, superiores en 27.103,52 € al año 2006, lo que supone un incremento del 29,28 %. Como consecuencias de las citadas variaciones, los resultados se elevaron a 15.127,31 miles de €, que suponen un incremento respecto a 2006 de 3.705,67 miles de €, un 32,44 % más que en 2006.

Las variaciones más significativas han sido las siguientes:

En TIFSA, el incremento de ventas has sido de 30.326,50 miles de €, que representa un aumento del 43,00 % respecto a 2006, debido a un fuerte incremento de pedidos de clientes, lo que ha motivado igualmente una subida de los gastos de 25.812,00 miles de €, o lo que es lo mismo un 42,83 % superiores, básicamente en los gastos de personal puesto que se trata de una sociedad consultora, y por lo tanto los resultados fueron superiores en 2007 por 3.405,48 miles de €.

En EMFESA, las ventas fueron superiores en 355,18 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 2006 en un 5,18 %. Los gastos se elevaron en 150,60 miles de €, debido a la mayor subcontratación realizada por la sociedad para realizar sus pedidos. Con todo ello, los resultados han sido de 256,60 miles de € superiores, un 12,6 %.

3.2 INVERSIONES.

Las cifras económicas de las inversiones realizadas durante el ejercicio 2007, cuotas del IVA soportado incluidas, figuran en los cuadros adjuntos:

LÍNEAS	IMPORTE
	(millones €)
Líneas de alta velocidad	3.483
Madrid-Frontera Francesa	720
Madrid- Valladolid	856
Córdoba-Málaga-Granada	358
Madrid-Levante	979
LAV a Asturias	525
Otras inversiones	45
Obras por cuenta del Estado (*)	812
Ourense-Santiago	316
Resto	496
Otros activos propios	411
TOTALES	4.706



NATURALEZA	IMPORTE
	(millones €)
Plataforma	2.642
Vía	554
Electrificación	209
Instalaciones de telecomunicaciones	103
Instalaciones de seguridad	448
Estaciones	296
Equipamientos y resto de actuaciones	454
TOTALES	4.706

(*) Cifras de la liquidación del Contrato Programa para el 2007

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

LÍNEAS	CONTRATADO	REALIZADO	REALIZADO
	(millones €)	(millones €)	(%)
Madrid-Frontera Francesa	10.945	9.294	85
Madrid-Lleida	5.054	4.901	97
Lleida-Barcelona (Sants)	4.171	3.897	93
Barcelona (Sants)-Figueras	1.720	496	29
Madrid- Valladolid	3.943	3.734	95
Córdoba-Málaga-Granada	2.794	2.431	87
Madrid-Levante	4.127	2.572	62
Madrid-Valencia(acceso Sur)	2.162	1.249	58
Acceso Alicante y Murcia/Cartagena	657	417	64
Acceso Norte a Valencia/Castellón	1.308	906	69
LAV a Asturias	2.062	1.315	64
Ourense-Santiago	1.063	643	60
Otras inversiones	1.109	172	16
TOTALES	26.043	20.161	77

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

EJE FERROVIARIO	ACTIVOS PROPIOS	ACTIVOS ESTADO	TOTAL
	(millones €)	(millones €)	(millones €)
Eje 0. Madrid Atocha- Sevilla Santa Justa (A.V.)	30		30
Eje 1. Madrid Chamartín-Irún-Hendaya	10	59	69
Eje 2. Madrid Chamartín-Zaragoza-Lérida-Barcelona-Cerbere	134	97	231
Eje 3. Madrid Chamartín-Valencia-San Vicente de Calders	20	70	90
Eje 4. Alcazar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	102	73	175
Eje 5. Madrid Atocha-Cáceres-Badajoz	3	12	15
Eje 6. Venta de Baños-León-Orense-Vigo	13	66	79
Común a varios ejes o no asignable a ejes	99	119	218
TOTAL	411	496	907



Y la distribución por tipo de red:

TIPO DE RED	ACTIVOS PROPIOS	ACTIVOS ESTADO	TOTAL
	(millones €)	(millones €)	(millones €)
Cercanías	248	112	360
Red A	244	86	330
Red B	4	20	24
Red C		6	6
Red general	34	265	299
Red A	13	106	119
Red B	3	62	65
Red C	18	97	115
Red alta velocidad	30		30
Común a varios ejes o no asignable	99	119	218
TOTAL	411	496	907
Red A	257	192	449
Red B	7	82	89
Red C	18	103	121
Red alta velocidad	30		30
Común a varios ejes o no asignable	99	119	218
TOTAL	411	496	907

3.3. EJECUCIÓN DEL CONTRATO PROGRAMA.

El cuadro inferior recoge los datos relevantes que enmarcan la gestión de este primer ejercicio del Contrato Programa, comparando las previsiones con los datos reales:

RESUMEN			
Datos en millones de €			
DATOS	PREVISTO CONTRATO PROGRAMA	REAL	DIFERENCIA
Resultado ADIF	-105,1	-88,6	-16,5
Resultado Administración Red Convencional	-9,7	-7,5	-2,2
Plantilla ADIF (plantilla media ejercicio 2007 en nº de personas)	14.581	14.141	440
Plantilla ADIF (al cierre del ejercicio 2007, en nº de personas)	14.291	14.177	114
Productividad (Ingresos comerciales/plantilla media) (miles de €)	57,2	58,4	-1,2
Coste del ERE (Expediente regulación de empleo)	37,6	34,3	3,3
Mantenimiento, Explotación y Gestión de la Red Estado	783,1	783,1	
Inversiones en la red Convencional	481,1	496,2	-15,1
Inversiones en la línea de alta velocidad MADRID – GALICIA, tramo OURENSE - SANTIAGO	439,9(*)	329,9	110
Aportaciones patrimoniales	1.204,0	1.204,0	
Endeudamiento	704,7	346,1	358,6

(*) 295.903 según presupuesto Adif.



Como aspectos relevantes destacar:

Resultado de Adif

El Contrato Programa establece para el ejercicio 2007 un resultado neto de explotación negativo de 105,1 millones de €, mientras que el resultado real ha sido de 88,6 millones de € de pérdidas, lo que supone una mejora de 16,5 millones de €.

Además del resultado total de Adif, el Contrato Programa establece el resultado de la Administración de la Red Convencional formada por Mantenimiento de Infraestructura, Circulación y Seguridad en la Circulación. El resultado neto de explotación real ha mejorado al previsto según el siguiente detalle:

RESULTADO ADMINISTRACION RED CONVENCIONAL		
Datos en miles de €		
DATOS 2007	Previsto Contrato Programa	Resultado Real 2007
Mantenimiento infraestructura	-12.201	18.325
Circulación	1.689	8.344
Seguridad en la circulación	799	186
Total Administración Red Convencional		26.855
Total Admón. Red Convencional (sin ERE)	-9.714	-7.452

Plan de recursos humanos.

Respecto de las previsiones del Contrato Programa la plantilla media desciende en 440 personas, la plantilla a cierre del ejercicio desciende en 114 personas y el coste del ERE ha sido ligeramente inferior al previsto en 3,4 millones de €. A su vez el Contrato Programa planteaba alcanzar en 2007 la productividad que figura en el cuadro siguiente, basado entre otras acciones en la contención de los gastos de personal, habiéndose logrado un resultado por encima de las previsiones.

PLAN DE RECURSOS HUMANOS		
Datos económicos en miles de €		
PRODUCTIVIDAD 2007	CONTRATO PROGRAMA	REAL
Ingresos comerciales	833.735	825.659
Plantilla media	14.581	14.141
Ingresos comerciales (excluidas las aportaciones) / plantilla media de Adif	57,2	58,4
Coste del ERE(Expediente regulación de empleo)	37.616	34.307



Si bien los ingresos comerciales han sido inferiores a los previstos, la plantilla media ha sido 440 personas menos que la prevista en el Contrato Programa, por lo que la productividad por persona ha sido ligeramente superior a la prevista.

Inversión realizada en 2007.

Las inversiones de reposición y mejora en la Red de titularidad del Estado ejecutadas en el año 2007 han sido:

DESCRIPCIÓN	IMPORTE (millones de €)
Actuaciones en Cercanías	0,4
Mejora seguridad y funcionalidad	24,9
Actuaciones modernización activos	22,2
Plan de renovaciones integrales	57,2
Supresión y protección de pasos a nivel	36,7
Inversiones puntuales	169,5
Actuaciones anteriores a 1-1-2005	86,3
Inversiones prioritarias 2005 – 2006	24,6
	421,8

Añadiendo a la cifra anterior el 2% de costes indirectos y gastos generales de Adif, la cuota del IVA repercutido y deduciendo los importes cobrados durante el ejercicio en concepto de ayudas europeas y de las Comunidades Autónomas y otros organismos de la administración territorial, se obtiene la cantidad total liquidada que asciende a 496,2 millones de €, cifra superior a la de 481,1 prevista en el contrato Programa, lo que representa un grado de cumplimiento del 103,1% .

El esfuerzo inversor en la red de titularidad del Estado se mide por el volumen de ejecución económica y por un conjunto de indicadores físicos de avance de obra como los kilómetros de vía renovados, los pasos a nivel suprimidos o las subestaciones eléctricas puestas en explotación. Teniendo en cuenta las fechas de las dos primeras encomiendas, junio y octubre de 2007, los plazos forzosos de elaboración de proyectos, contratación, replanteo e inicio de obra no ha sido posible alcanzar alguno de los indicadores. Sin embargo, la adjudicación de obras y el porcentaje de avance de obra permite prever que en el próximo ejercicio se alcanzarán los objetivos previstos.

Las inversiones realizadas en el año 2007 en el tramo Ourense-Santiago de la Línea de Alta Velocidad Madrid – Galicia, perteneciente a la red de altas prestaciones incluidas en la Red de titularidad del Estado, incluyendo el porcentaje de coste indirectos y gastos generales y



el IVA repercutido, alcanza la cifra de 315,9 millones de €. Añadiendo la cifra de 14,1 millones de € correspondiente a inversiones anteriores a 1 de enero de 2005 se obtiene la cifra total de la liquidación por este concepto que es de 329,9 millones de €.

Indicadores de prestación de servicios.

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

En el cuadro adjunto figuran las previsiones del Contrato programa y las cifras reales de estos indicadores para el ejercicio 2007.

CUADRO DE SITUACIÓN GLOBAL - INDICADORES DE PRESTACIÓN DE SERVICIO		Previsto en CP 2007	REAL 31/12/2007
CONFORT	PORCENTAJE DE VIA CALIFICADO COMO BIEN + ACEPTABLE		
	A1	65,1	67,3
	CALIDAD DE VIA A2	57,4	60,8
FIABILIDAD (Imputable a ADIF)	B	53,5	57,6
	REDES A1 + A2 Nº INCIDENCIAS CON AFECTACIÓN A LA CIRCULACIÓN Cercanías Madrid y Barcelona	4.376	3.261
	Nº INCIDENCIAS CON AFECTACIÓN A LA CIRCULACIÓN	912	774
DISPONIBILIDAD (Imputable a ADIF)	REDES A1 + A2 HORAS TOTALES FUERA DE SERVICIO con afectación a la circulación	11.676	8.461
	sin afectación a la circulación	15.512	10.975
	Cercanías Madrid y Barcelona HORAS TOTALES FUERA DE SERVICIO con afectación a la circulación	1.766	1.330
	sin afectación a la circulación	1.793	1.768
ACCIDENTALIDAD	TOTAL ADIF		
	ACCIDENTES DE TRENES N° de Accidentes	30	27
PUNTUALIDAD	LARGA DISTANCIA (Llegada < 10 min.)	2,13	1,88
	Euromed (Llegada < 5 min.)	5,50	2,80
	Alaris (Llegada < 5 min.)	1,75	1,66
	Altaria (Llegada < 5 min.)	4,00	3,69
	CERCANIAS (Llegada < 3 min.)	0,70	0,54
	MEDIA DISTANCIA (Llegada < 5 min.)	2,25	1,56
MERCANCIAS (Puntualidad Restringida) (*) Llegada < 60 min.	1,65	1,40	

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



3.4 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 2007 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	4.690,7	3.389,1	72,25	3.008,7	88,7
Madrid-Lleida	2.919,3	2.109,3	72,25	2.011,3	95,3
Lleida-Frontera Francesa	1.771,4	1.279,8	72,25	997,5	77,9
Madrid- Valladolid	1.853,1	1.575,1	85,0	1.225,9	77,8
Madrid-Levante	718,5	574,8	80,0	390,1	67,8
TOTAL	7.262,3	5.539,1	76,28	4.624,7	83,5

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 2007 se refleja en el siguiente cuadro:



PROGRAMA OPERATIVO	COSTE ELEGÍBLE	AYUDA CONCEDIDA	% AYUDA	COBROS	% COBROS
	(millones €)	(millones €)		(millones €)	
ANDALUCIA	1.675,0	915,0	54,6	806,9	88,1
LAV Córdoba-Málaga	1.550,0	852,5	55,0	758,9	89,0
Red convencional	125,0	62,5	50,0	48,0	76,8
ASTURIAS	130,7	65,3	50,0	53,0	81,1
LAV León-Asturias	89,0	44,5	50,0	33,2	74,6
Red convencional	41,7	20,8	50,0	19,8	95,2
CASTILLA Y LEÓN	866,3	512,7	59,2	461,5	90,0
LAV Madrid-Valladolid	322,1	193,2	60,0	120,1	62,1
LAV León-Asturias	473,3	284,0	60,0	307,7	108,3
Red convencional	70,9	35,5	50,0	33,7	94,9
CASTILLA LA MANCHA: LAV M-Toledo	103,3	67,1	65,0	63,8	95,0
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	45,3	50,1
LAV Madrid-Levante	50,2	25,1	50,0	16,5	65,7
Red convencional	130,7	65,3	50,0	28,8	44,1
VALENCIA	276,6	138,3	50,0	58,3	42,1
LAV Madrid-Levante	198,8	99,4	50,0	28,8	28,9
Red convencional	77,9	38,9	50,0	29,5	75,8
TOTAL	3.637,3	1.991,2	52,54	1615,8	84,5

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 2007 alcanza la cifra de 159,6 millones de € de los que se habían cobrado a dicha fecha 128,8.

3.5 CONTRATACIÓN.

Durante el ejercicio 2007 se han aprobado los Pliegos Tipo de Cláusulas administrativas particulares del procedimiento negociado sin publicidad para obras, servicios y suministros. Asimismo, se han aprobado e implantado los manuales de usuario del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas; de la Ley 48/98 y art, 13.3 y el manual de usuario de la aplicación GECO. Todos ellos han sido puestos a disposición de los usuarios a



través de la Intranet de Compras y Contratación, mediante el desarrollo de una aplicación informática en la que se encuentran todos los modelos de documentos, flujos normativos, etc.

Por otro lado se ha elaborado la normativa reguladora del Registro Voluntario de Licitadores. También se desarrolla el procedimiento en el que se establece los fundamentos sobre la operativa a seguir para el Sistema de Clasificación de Proveedores de Adif.

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

Cuadro resumen de licitaciones.

DIRECCION	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE
		(millones €)
Plataforma, Vía y Pasos a Nivel	243	1.042
Programación y Coordinación Técnica Alta Velocidad	183	3.179
Telecomunicaciones y Energía	208	211
Mantenimiento Infraestructura Líneas Convencionales	3.691	382
Mantenimiento Infraestructura Alta Velocidad	111	83
Estaciones de Viajeros	1.250	102
Resto	4.147	736
TOTALES	9.833	5.735

Cuadro resumen de adjudicaciones.

DIRECCION	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE
		(millones €)
Plataforma, Vía y Pasos a Nivel	212	687
Programación y Coordinación Técnica Alta Velocidad	192	2.467
Mantenimiento Infraestructura Líneas Convencionales	3.712	314
Mantenimiento Infraestructura Alta Velocidad	111	128
Resto	5.581	736
TOTALES	9.808	4.332

Cuadro resumen de licitaciones por procedimiento.

PROCEDIMIENTO	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE	% / Imp.
		(millones €)	
ABIERTO			
▪ Concurso	483	4.208	73,4 %
▪ Subasta	174	38	
RESTRINGIDO			0,7 %
▪ Concurso	57	353	6,2 %
▪ Subasta	804	345	6,0 %
NEGOCIADO			
▪ Con Publicidad	45	243	4,2 %
▪ Sin Publicidad			
o Complementarios 141.d	5	30	0,5 %
o TRLCAP	368	159	2,8 %
o Vinculación Tecnológica	955	144	2,5 %
o Otras Causas	5.941	48	0,8 %
▪ Contratos Menores	1.001	167	2,9 %
PEDIDOS A CONTRATO MARCO			
TOTALES	9.833	5.735	



De los datos reflejados se desprende que durante el ejercicio 2007 se ha producido un incremento significativo de la actividad contractual, tanto en número de expedientes como en el importe adjudicado que los mismos representan.

	Nº expedientes	Importes (MM €)
Año 2006	8.467	3.715
Año 2007	9.833	5.735

3.6 PARTICIPACIONES DE ADIF.

A 31 de diciembre de 2007 Adif tenía participaciones directas en 52 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 54,5 millones de € y los fondos propios a 79,0 millones de €. En conjunto durante el ejercicio 2007 se obtuvieron ingresos por importe de 142,8 millones de €, con un incremento respecto al año anterior del 12%, y un beneficio global después de impuestos de 16,9 millones de €, que representa un incremento del 92,4% respecto al año anterior.



En los cuadros siguientes se detallan estos importes:

SOCIEDAD	CAPITAL	F. PROPIOS
	(millones €)	(millones €)
AGUILAS RESIDENCIAL	1,8	5,6
BANO REAL	3,6	4,3
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA	3,0	3,1
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA	1,2	2,6
INARENAS	0,9	1,1
MOSAICO	16,8	16,5
NECSOREN	0,1	0,1
RENFAPEX 2000	1,2	2,1
RENFOSUNA	0,3	0,4
RENFURBIS	1,1	10,7
RESIDENCIAL LANGA	0,4	0,4
SOFETRAL	3,5	6,5
TERRALBINA	2,1	6,7
TRICÉFALO	9,0	7,6
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	9,5	11,3
TOTAL	54,5	79,0

Ha reducido su capital Renfurbis.

SOCIEDAD	INGRESOS	%	RESULTADOS	%
	(millones €)		(millones €)	
AGUILAS RESIDENCIAL	33,5	23,5%	1,8	10,6%
BANO REAL	9,4	6,6%	0,5	2,9%
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA	0,0	0,0%	0,0	0,0%
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA	7,3	5,1%	1,2	7,0%
INARENAS	0,0	0,0%	0,0	0,0%
MOSAICO	12,1	8,5%	-0,1	0,0%
NECSOREN	0,0	0,0%	0,0	0,0%
RENFAPEX 2000	0,9	0,6%	0,0	0,0%
RENFOSUNA	1,2	0,8%	0,0	0,0%
RENFURBIS	26,0	18,2%	7,3	43,1%
RESIDENCIAL LANGA	0,1	0,0%	0,0	0,0%
SOFETRAL	2,6	1,8%	0,2	1,2%
TERRALBINA	24,1	16,9%	4,6	27,2%
TRICÉFALO	7,5	5,3%	0,5	2,9%
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	18,1	12,7%	0,9	5,1%
TOTAL	142,8	100,0%	16,9	100,0%

Sociedades y consorcios relacionados 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	F. PROPIOS
	(%)	(millones €)	(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	1,3
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	8,9

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 Pobra Renfe y Zona Ferroviaria de Jerez de la Frontera.

Sociedades relacionadas con estaciones de viajeros y terminales de mercancías.

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

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

SOCIEDAD	PARTICIP.	CAPITAL	F. PROPIOS
	(%)	(millones €)	(millones €)
AREAS COMERCIALES	40	2,3	2,2
NECSA	40	31,8	35,4
NEFSA	40	10,0	10,0
EUSKOMODAL	1,2	0,1	0,1
SLISA	40,3	0,9	2,0
TOTAL		45,1	49,7



Durante el ejercicio 2007 la cifra de ingresos del conjunto ha sido de 109,7 millones de €, con un aumento de 55,6 millones de € respecto al año anterior, y los beneficios de 1,5 millones de €, correspondiendo fundamentalmente a Necsá.

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.

En consonancia con los principios comentados, en el presente ejercicio se ha aprobado el Plan de I+D+i 2007-2010 para Adif, donde se especifican las actividades, recursos y resultados necesarios para alcanzar los objetivos establecidos, procediéndose a la definición y aprobación del sistema de seguimiento de proyectos singulares. Asimismo se han firmado 7 convenios de colaboración con empresas, OPI's y universidades, y 5 acuerdos de consorcio como instrumentos de colaboración con otras entidades públicas y privadas para la



consecución de intereses comunes en materia de investigación, desarrollo tecnológico e invención.

Sobre proyectos singulares en el año 2007 se ha continuado en el proceso de implementación y desarrollo de nuevos diseños y sistemas de construcción de la infraestructura ferroviaria, entre los que destacan:

- 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. A final de 2007 se ha implantado en las líneas de alta velocidad Madrid-Barcelona, Córdoba-Málaga y Madrid- Valladolid.
- Detector de caída 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.
- 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.
- Almacenador cinético de energía. El proyecto singular estratégico SA²VE, *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 se instalará en subestaciones eléctricas de tracción.

- 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. Durante el presente ejercicio los trenes auscultadores que gestiona Adif han realizado pruebas de validación para las nuevas líneas puestas en explotación.
- 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.

Por último en 2007 se solicitaron ayudas del Plan Nacional de I+D+i 2004-20107 para diversos proyectos, habiéndose adjudicado, entre otros, a los siguientes: ELECRAIL, referente a eficiencia energética en fcc. de tracción eléctrica; ALERTALUD, investigación sobre técnicas para la predicción de hundimiento de taludes y estructuras civiles y desarrollo de una red de control en tiempo real; MIFFO, monitorización en tiempo real de infraestructuras ferroviarias utilizando tecnologías basadas en fibra óptica y AVIZOR, sistema global de supervisión de zonas de riesgo potencial para circulación ferroviaria y seguridad de las personas..

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 actualización de las especificaciones técnicas y funcionales del Sistema Asfa Digital, el comienzo de la implantación de los nuevos equipos en el material de Adif y Renfe Operadora y su operación en modo Asfa Básico, y la continuación en el trabajo de 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 elaboración de documentación para la ejecución de pruebas para la homologación y validación de material rodante (loc.TRAV-CA y automotor CIVIA) y señalización, y la actualización de normativa experimental para regular los sistemas de detección de impacto en vía y sobrepeso por eje. Entre los documentos publicados mas destacados se encuentran el Proyecto del nuevo Reglamento General de Circulación. Por último se llevaron a cabo las actuaciones que establece la Orden FOM 333/2006 respecto del estudio y aprobación de los informes de inicio de la autorización de puesta en servicio de material, que traslada la D.G. de Ferrocarriles, la emisión de autorizaciones provisionales y definitivas, y habilitaciones de centros de mantenimiento.

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 2007 los objetivos del "Plan de Accidentalidad Cero" se han cubierto con éxito, alcanzándose un 28,93 % en el índice de incidencia, frente al 33,45 del objetivo; y un 0,90 % en el índice de gravedad frente a un objetivo de 0,97. Asimismo, se han realizado todos los programas previstos en el citado plan, superándose los objetivos marcados en la realización de inspecciones y en las horas de formación impartidas.

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.



Protección civil y seguridad.

Entre las actuaciones más importantes llevadas a cabo destacar: en túneles de las nuevas líneas de alta velocidad, San Pedro y Guadarrama, la definición y seguimiento de ejecución de subsistemas e instalaciones de seguridad y protección y la puesta en servicio del centro de control de Segovia; la elaboración del procedimiento de ejecución de instalaciones de protección civil y seguridad en las nuevas líneas de alta velocidad y colaboración en la elaboración de los proyectos; puesta en explotación del sistema de seguridad del proyecto Atocha y elaboración del proyecto y seguimiento de la ejecución de las obras e instalaciones de seguridad en la terminal de mercancías de Zaragoza-Plaza. En materia de Protección Civil es fundamental la formación y comunicación, siendo de destacar en el año 2007: las jornadas que sobre seguridad en túneles singulares (Guadarrama, Abdalajis) se ha impartido a personal de cuerpos y fuerzas de seguridad, bomberos y servicios sanitarios; los cursos de seguridad en el transporte de mercancías peligrosas y la realización de simulacros técnicos.

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 Calidad (PC) de las obras, que es aprobado por el director de obra y por la Dirección de Calidad, Seguridad y Supervisión (DCSS) cuyo cumplimiento es controlado con posterioridad por las Auditorías de Calidad, dando lugar a la emisión de los informes correspondientes. Otros procesos clave en el ámbito de la calidad de construcción de las obras de plataforma para líneas de alta velocidad son: auditorías y comprobaciones generales (comprobaciones topográficas y de adaptación a proyecto; ensayos de contraste); gestión de No Conformidades, comprobando su resolución con anterioridad a la recepción de las obras; informes de auditorías de calidad de subtramo; inspecciones y pruebas de carga estáticas y dinámicas en las estructuras, antes de su puesta en servicio; inventario de todas las obras según se han construido, y base de datos sobre documentación de calidad, para integrar ambas cosas en el Sistema Ferroviario de Información Geográfica, SFINGE, que forma parte del inventario de activos de Adif. Asimismo, se ha dado redacción a nuevos manuales de calidad con la implantación progresiva del sistema de gestión de calidad y la supervisión de los proyectos: básicos, constructivos, modificados y complementarios; certificaciones finales y liquidaciones de obra.



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 materia, habiéndose avanzado durante este año en el desarrollo de las líneas estratégicas del Plan en cuanto a normalización, con la edición y posterior aprobación por el Presidente de Adif, en noviembre de 2007, del "Manual de Dirección de Obras de Plataforma"; y con la licitación de un concurso de asistencia y apoyo en el "diseño, implantación, certificación y mantenimiento de un Sistema Integrado de Gestión (ISO 9001 / 14001)" con una duración prevista de 4 años.

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 de evaluadores del modelo EFQM, 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.

Asimismo, se ha participado durante este año en la implantación del Modelo Europeo de Excelencia en la Gestión EFQM, mediante la realización de autoevaluaciones de distintos ámbitos de la DGGPAV. Como resultado se establecieron un total de 34 Planes de Acción para el horizonte 2008-2009 que acometen 22 áreas de mejora detectadas durante la autoevaluación y que se plasman en 48 hitos a llevar a cabo en dicho periodo.

Medio ambiente.

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, de obligado cumplimiento, se incorpora a los proyectos básicos y constructivos



mediante la redacción del Anejo de Integración Ambiental, dando lugar a diversas partidas en los contratos de construcción de las infraestructuras destinadas, 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. Durante el ejercicio 2007 se han emitido: 26 certificados de cumplimiento de la DIA en contratos principales y 91 en modificados de obras, 198 informes semestrales de la DIA y 162 mensuales de cumplimiento; se han aprobado 11 planes de calidad medioambiental a empresas adjudicatarias de obras de plataforma; y se han tramitado 77 nuevos expedientes de impacto medioambiental.

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 suscritos 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.

El Real Decreto 9/2005 señala los criterios para detectar actividades potencialmente contaminantes del suelo. Sobre esta base, Adif está realizando los informes preliminares de situación de suelos con posible afectación por almacenamiento de combustibles para uso propio, ciertas subestaciones de tracción y además en tres estaciones de viajeros y terminales de mercancías del País Vasco, por ser obligadas por la legislación vasca, aunque no por la estatal.

Asimismo, la promulgación del Real Decreto 1513/2005 obliga al Ministerio de Fomento a evaluar el impacto de ruido ambiental en los grandes ejes ferroviarios. Para ello ADIF está realizando desde el año 2005 un Mapa Estratégico de Ruidos para una vez detectados los puntos críticos desarrollar un Plan de Acción de acuerdo con el Ministerio de Fomento. Durante el ejercicio 2007 se ha elaborado el Mapa Estratégico de Ruidos en 686 Km de líneas afectadas por la 1ª fase (líneas con más de 60.000 circulaciones /año) para iniciar los procesos de aprobación de las acciones a desarrollar en estrecha colaboración con el Ministerio de Fomento.



4.4. RECURSOS HUMANOS.

4.4.1. ADIF.

Plan de recursos humanos

Contempla el desarrollo de manera integrada de planes específicos que permitan disponer de los recursos humanos para desarrollar las funciones encomendadas de manera eficiente. Durante el año 2007 una de las iniciativas estratégicas desarrolladas ha sido el plan de necesidades que contiene acciones dirigidas al ajuste de los recursos humanos, con los siguientes objetivos: rejuvenecer la plantilla; incrementar la productividad por empleado y equilibrar los recursos humanos funcionales y geográficamente.

El Plan Social constituye la principal herramienta para lograr los citados objetivos, habiéndose elaborado una memoria justificativa para su presentación ante el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, junto con el acuerdo con los representantes de los trabajadores.

El 24 de febrero se firmó con la representación del personal de Adif el Plan 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.

El resultado alcanzado se describe en el cuadro siguiente:

	Estructura	MMII y C	P. Operativo	TOTAL
Prejubilaciones	50	63	233	346
B. Incentivadas		4	19	23
TOTAL	50	67	252	369

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 2007, se incorporaron a sus puestos de trabajo los 120 trabajadores procedentes de la Oferta de empleo público de 2006. La Oferta de empleo público aprobada para el año 2007 ha sido de 300 plazas, con un incremento del 250% sobre la del año anterior. La distribución se realizó atendiendo a las necesidades detectadas por todas las áreas



de la entidad, prestando especial atención a la cobertura de necesidades de la nueva estructura organizativa diseñada en el Plan Estratégico.

Desarrollo directivo.

Durante el año 2007 se implantó el nuevo modelo de desarrollo directivo, un proyecto que tiene como objetivo dar respuesta conjunta a necesidades de la organización y expectativas de las personas que la configuran. Criterios organizativos transparentes, gestión por competencias, evaluación del desempeño, formación para el desarrollo, sucesión planificada de puestos críticos y retribución del desempeño sobresaliente son los atributos que definen y articulan el modelo.

Elemento clave del modelo es la gestión por competencias que se definen como el conjunto de conocimientos, habilidades y actitudes necesarias para desempeñar con éxito un *rol* profesional. La capacidad de hacer de los directivos, que identifica el centro de evaluación se complementa y se contrasta con lo que realmente hace cada uno de ellos a través de la evaluación del desempeño. Este proceso se realiza internamente y consiste en la evaluación por cada responsable de equipo de los miembros que lo componen tomando como referencia el perfil competencial del *rol* profesional que ocupan. El nuevo modelo de desarrollo directivo se implanta en un escenario de renovación generacional de Adif que demanda la gestión del conocimiento y experiencia atesorada y su trasmisión a los directivos que serán protagonistas de ese relevo. El proyecto Mentor es un proceso que apoya el desarrollo del talento a través de la trasmisión de conocimientos que realizan personas con mucha experiencia (mentores) a personas con potencial (mentorizados).

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 en el año 2007 cabe citar los programas de formación de nuevos gestores, dirigido a directivos y predirectivos juniors, el programa de perfeccionamiento directivo dirigido a directivos seniors y el programa de equipos de alto rendimiento dirigido a comités de dirección. Para la estructura de apoyo se ha desarrollado el programa de formación integral para técnicos, con el objetivo de impulsar el cambio hacia el nuevo modelo de gestión.



Sistema de gestión integrada de Recursos Humanos. Durante el año 2006 se desarrollaron los trabajos necesarios para seleccionar la plataforma (SAP) que pudiera ser incorporada a la estrategia global de los sistemas de información de Adif. En el año 2007 se han llevado a cabo las fases de análisis, diseño y parametrización que han culminado en la implantación de los módulos de organización, administración, nóminas y expediente de regulación de empleo. El grado de avance en los trabajos ha seguido el calendario previsto, lo que ha supuesto la elaboración con el sistema SAP de la nómina de enero 2008 de Adif.

Comunicación interna. Las acciones más relevantes del Plan director de comunicación interna de Adif desarrolladas durante el año se encuentran la II convención de directivos celebrada en Valencia, los desayunos de trabajo a nivel dirección general, las reuniones de estructura y las jornadas de comunicación interna. La revista "Líneas" y el portal INICIA han sido mejorados con diversas actuaciones como la creación de nuevas secciones y contenidos (Investigación, desarrollo e innovación) y contenidos (seguridad, laboralía, sostenibilidad, portal del empleado, etc.).

Cuadros de distribución de trabajadores a 31 de diciembre.

Por áreas de gestión y grupos profesionales:

ÁREAS DE GESTIÓN	EFFECTIVOS
Presidencia	11
D.G. de Seguridad, Organización, y RR.HH.	506
D.G. Económica Financiera y de Control	590
D.G. de Planificación Estratégica	62
D.G. de Explotación de la Infraestructura	7.419
D.G. de Desarrollo de la Infraestructura	5.175
D.G. de Grandes Proyectos de Alta Velocidad	161
Dirección de Comunicación y Relaciones Exteriores	47
Secretaría General y del Consejo	37
Otros	169
TOTAL	14.177

GRUPOS PROFESIONALES	EFFECTIVOS
Personal operativo	10.016
Mandos intermedios	2.448
Estructura de apoyo	830
Estructura de dirección	844
Alta dirección	39
	14.177



La edad media de los trabajadores es de 47,6 años y la antigüedad media en la entidad es de 24,9 años.

EDAD	%
Hasta 25 años	0,90
Entre 26 y 30 años	1,15
Entre 31 y 35 años	1,76
Entre 36 y 40 años	5,25
Entre 41 y 45 años	27,09
Entre 46 y 50 años	31,78
Entre 51 y 55 años	20,65
Entre 56 y 60 años	10,42
Mas de 61 años	1,00

ANTIGÜEDAD	%
Entre 0 y 12 años	6,1
Entre 13 y 19 años	4,7
Entre 20 y 27 años	61,9
Entre 28 y 35 años	20,5
Más de 36 años	6,6

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

COMUNIDAD AUTÓNOMA	EFFECTIVOS
Andalucía	1.954
Aragón	700
Asturias	306
Cantabria	174
Castilla y León	1.795
Castilla La Mancha	795
Cataluña	1.790
Extremadura	297
Galicia	688
Madrid	3.351
Murcia	212
Navarra	210
País Vasco	665
La Rioja	74
Comunidad Valenciana	1.166
TOTAL	14.177



4.4.2. RESTO DE SOCIEDADES

Las existencias de personal de las cinco sociedades a 31 de diciembre de 2007 se sitúan en 1.063 empleados, de los que el 41,3% son fijos y el 58,7% eventuales. En 2007 se ha producido un aumento en el total de empleados de 188 personas, la mayoría eventuales, básicamente de Tifsa debido al importante aumento de la producción en 2007.

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

PLANTILLA					VARIACIONES
Nº de personas	A 31-12-2006	%	A 31-12-2007	%	2007-2006
COMFERSA	156	17,8	135	12,7	(21)
EQUIDESA	0	0,0	0	0,0	0
TIFSA	612	69,9	820	77,1	208
EMFESA	26	3,0	25	2,4	(1)
REDALSA	81	9,3	83	7,8	2
TOTALES	875	100,0	1.063	100,0	188
FIJOS	355	40,6	439	41,3	84
EVENTUALES	520	59,4	624	58,7	104

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 2007-2007.

Durante el año 2007, en la línea iniciada en 2005 y continuada en 2006, se han firmado dos nuevos Convenios: Convenio Marco de Colaboración entre Renfe Operadora y ADIF en materia de Gestión Ambiental y fomento de la Movilidad Sostenible (07/02/07) y Convenio de Constitución de los Grupos de Trabajo Adif-Renfe Operadora contemplados en la Orden FOM/2909/2006 (12/03/07).



4.6. OTROS CONVENIOS Y ACUERDOS DE COLABORACIÓN.

Además de los convenios con Renfe Operadora durante el ejercicio 2007 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: Segovia, Guadalajara, Autoridad Portuaria de Vigo, Generalitat de Catalunya y Ayuntamiento de Lleida y RENFE O., Junta Castilla La Mancha y Ayuntamiento de Talavera de la Reina, Generalitat de Catalunya (Sitges), Generalitat de Catalunya (Arc del Triomf), FEVE, Generalitat de Catalunya y SEITSA.
- Convenios urbanísticos con Ayuntamientos: Amurrio, Basauri y BILBAO RÍA 2000 S.A., Cártama, Hospitalet de Llobregat, Valle de Abdalajís.
- Para la remodelación de las redes arteriales ferroviarias y convenios entre el Ministerio de Fomento, Adif y SEITSA en la promoción del AVE Orense-Santiago de C. y entre el Ministerio de Fomento, Adif , Junta de Andalucía y Ayuntamiento de Cádiz.
- Convenios de colaboración con UNIVERSIDADES y Centros de Investigación: Universidad Complutense de Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos ,Canales y Puertos, Centro de Innovación del Transporte (CENIT), I+D+i y TALGO.
- Convenios específicos de colaboración en materia de prevención y lucha contra incendios forestales: Generalitat Valenciana, Comunidad de Castilla La Mancha y Comunidad de Cantabria.
- Convenio con la Fundación de los Ferrocarriles para la difusión del programa "Vías Verdes" mediante "Vive la Vía".
- Convenios relacionados con aspectos sociales o internacionales: Cruz Roja Española, Confederación estatal de personas sordas, YA.com, Sociedad Estatal de Gestión Inmobiliaria del Patrimonio (SEGIPSA), Larrunek S.A.U., Oficina Nacional de Caminos de Hierro de Marruecos (ONCE), TP FERRO CONCESIONARIA S.A. y Ferrocarriles Rusos.



5. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE ADIF A 31 DE DICIEMBRE DE 2007.

PRESIDENTE:

Sr. D. Antonio González Marín.

VOCALES:

Sra. D^o. Carmen Alcaide Guindo.

Sr. D. José Juan Blasco Lang

Sr. D. Juan Carlos Cáceres Díez.

Sr. D. Miguel Ángel Cilleros Sánchez

Sr. D. Diego Chacón Ortiz.

Sr. D. Luis de Santiago Pérez.

Sr. D. Evencio González de Dios.

Sr. D. Juan José Granado Martín.

Sr. D. Fernando Gurrea Casamayor.

Sr. D. Antonio Lanchares Asensio.

Sr. D. Juan Ángel Mairal Lacoma.

Sr. D. Eduardo Molina Soto.

Sr. D. Fernando Palao Taboada.

Sra. D^o. Mercedes Rodríguez Arranz.

Sra. D^o. Consuelo Sánchez Naranjo.

Sra. D^o. Encarnación Vivanco Bustos.

Sr. D. José Antonio Zamora Rodríguez.

Sr. D. Antonio Serrano Rodríguez

SECRETARIA:

Sra. D^o. María Rosa Sanz Cerezo.

Madrid, 11 de julio de 2008

EL PRESIDENTE

Fdo.: Antonio González Marín