



MINISTERIO  
DE ECONOMÍA  
Y HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA  
Y PRESUPUESTOS

INTERVENCIÓN GENERAL DE  
LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

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

**Informe de Auditoría de las Cuentas Consolidadas  
del ejercicio 2008**

Intervención Delegada



## ÍNDICE

	Página
1. Introducción .....	1
2. Objetivo y alcance del trabajo .....	2
3. Resultados del trabajo.....	4
4. Opinión.....	4
ANEXO I. Cuentas Anuales del ejercicio 2008	
ANEXO II. Informe de Gestión correspondiente al ejercicio 2008	



## 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, la Entidad o Adif) el 14 de septiembre de 2009 y fueron puestas a disposición de esta Intervención Delegada el 15 de septiembre de 2009.

El Presidente de Adif inicialmente formuló sus cuentas anuales con fecha 31 de marzo de 2009, siendo puestas a disposición de esta Intervención Delegada el 21 de julio de 2009. Dichas cuentas fueron modificadas en la fecha indicada en el párrafo anterior.

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, prorrogado para los ejercicios 2007 y 2008. Dicho trabajo ha sido objeto de una revisión selectiva por funcionarios de la Intervención Delegada en Adif, en los términos establecidos en el pliego de prescripciones técnicas que rigen el mencionado contrato.

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



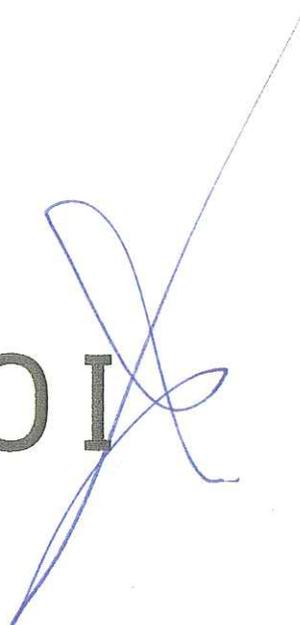
## 2. Objetivo y alcance del trabajo

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, de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto y de los flujos de efectivo de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y Sociedades Dependientes (el Grupo), de acuerdo con las normas y principios contables que son de aplicación y contienen la información necesaria para su interpretación y comprensión adecuada. Asimismo, nuestro trabajo ha comprendido la revisión de que la información contable incluida en el Informe de Gestión Consolidado concuerda con la contenida en las cuentas anuales consolidadas y se han elaborado de acuerdo con su normativa reguladora.

Nuestro examen comprende el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2008, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, el estado de flujos de efectivo consolidado y la memoria de cuentas anuales consolidada correspondiente al ejercicio anual terminado en dicha fecha. Nuestro trabajo no incluyó la auditoría de las cuentas anuales de 2008 de una serie de sociedades, detalladas junto con el porcentaje que la Entidad Dominante posee, en el anexo I de la memoria adjunta. El total de activos y reservas que estas sociedades aportan al balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2008 asciende a 94.075 miles de euros y 963 miles de euros, respectivamente, y el resultado aportado a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada asciende a 963 miles de euros. Las mencionadas cuentas anuales han sido auditadas por otros auditores y nuestra opinión expresada en este informe sobre las cuentas anuales consolidadas de Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y Sociedades Dependientes se basa, en lo relativo a las participaciones en estas sociedades, únicamente en el informe de los otros auditores.

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008 adjuntas son las primeras que la Entidad formula aplicando el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007. En este sentido, de acuerdo con lo establecido en el apartado 1 de la Disposición Transitoria Cuarta del citado Real Decreto, se han considerado las

**ANEXO I**



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES  
Cuentas Anuales Consolidadas e Informe de Gestión Consolidado

31 de diciembre de 2008

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Balance de Situación Consolidado  
31 de diciembre de 2008

(Expresado en Miles de euros)

<b>Activo</b>	<b>Nota</b>	<b>2008</b>
Inmovilizado intangible	4	30.628
Inmovilizado material	4	23.148.418
Terrenos y construcciones		4.450.645
Instalaciones técnicas, maquinaria, utillaje, mobiliario, y otro inmovilizado material		11.503.405
Inmovilizado en curso y anticipos	4.b.	7.194.368
Inversiones inmobiliarias	4	224.924
Inversiones en empresas multigrupo y asociadas a largo plazo	5	81.688
Participaciones puestas en equivalencia		81.688
Inversiones financieras a largo plazo	6.1	845.569
Instrumentos de patrimonio	6.1.a	775
Administraciones Públicas	6.1.b	843.554
Otros activos financieros		1.240
Activos por impuesto diferido		16.940
Deudores comerciales no corrientes	6.2	32.980
<b>Total activos no corrientes</b>		<b>24.381.147</b>
Existencias	7	103.497
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	6.2	1.492.716
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	6.2.b	610.235
Clientes, empresas asociadas corto plazo	6.2.a	14.133
Deudores varios	6.2.c.	246.084
Personal		1.180
Activos por impuestos corriente	6.2.d	27.910
Otros créditos con las Administraciones Públicas	6.2.d.	593.174
Inversiones en empresas multigrupo y asociadas a corto plazo	5	2.000
Créditos a empresas		2.000
Inversiones financieras a corto plazo	6.1.c	1.086.060
Otros activos financieros		1.086.060
Periodificaciones a corto plazo		57
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	8	1.707.189
Tesorería		563.134
Otros activos líquidos equivalentes		1.144.055
<b>Total activos corrientes</b>		<b>4.391.519</b>
<b>Total activo</b>		<b>28.772.666</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Balance de Situación Consolidado  
31 de diciembre de 2008

(Expresado en Miles de euros)

<b>Patrimonio Neto y Pasivo</b>	<b>Nota</b>	<b>2008</b>
Fondos propios	9	15.050.349
Aportación Patrimonial	9.a.	15.192.540
Reservas y resultados de ejercicios anteriores	9.b	(144.983)
Reservas en sociedades consolidadas		(2.091)
Reservas en sociedades puestas en equivalencia		10.163
Resultado del ejercicio atribuido a la Entidad Dominante		(5.280)
Pérdidas y ganancias consolidadas		(1.178)
Pérdidas y ganancias socios externos		(4.102)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	10	4.718.894
En sociedades consolidadas		4.705.452
En sociedades puestas en equivalencia		13.442
Socios externos	9.e.	12.376
<b>Total patrimonio neto</b>		<b>19.781.619</b>
Provisiones a largo plazo	11	212.277
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		187.045
Otras provisiones		25.232
Deudas a largo plazo	12	4.896.092
Deudas con entidades de crédito	12.1	4.047.273
Otros pasivos financieros	12.1.	848.819
Pasivos por impuesto diferido	13	2.016.622
Periodificaciones a largo plazo		107.931
<b>Total pasivos no corrientes</b>		<b>7.232.922</b>
Provisiones a corto plazo	11	167.054
Obligaciones por prestaciones a corto plazo al personal		43.797
Otras provisiones		123.257
Deudas a corto plazo		1.043.299
Deudas con entidades de crédito	12.1	73.940
Otros pasivos financieros	12.2	969.359
Deudas con empresas multigrupo y asociadas a corto plazo	12.3	6.501
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	12.4	539.240
Proveedores y acreedores varios		438.268
Proveedores, empresas multigrupo y asociadas		21.942
Personal		24.124
Pasivos por impuesto corriente	13	2.290
Otras deudas a Administraciones Públicas	13	33.490
Anticipos de clientes		19.126
Periodificaciones a corto plazo		2.031
<b>Total pasivos corrientes</b>		<b>1.758.125</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>		<b>28.772.666</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada  
correspondiente al ejercicio anual terminado  
31 de diciembre de 2008

(Expresado en Miles de euros)

	<u>Nota</u>	<u>2008</u>
<b>OPERACIONES CONTINUADAS</b>		
Importe neto de la cifra de negocios	14	1.874.417
Variación existencias de productos terminados y en curso de fabricación		19
Trabajos realizados por la empresa para su activo		42.731
Aprovisionamientos		(204.330)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(201.958)
Deterioro de materias primas y otros aprovisionamientos		(2.372)
Otros ingresos de explotación	15	599.349
Gastos de personal	16	(696.656)
Otros gastos de explotación	17	(1.517.795)
Servicios exteriores		(1.509.078)
Tributos		(4.433)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(4.284)
Amortización del inmovilizado		(221.347)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	18	40.816
Excesos de provisiones		18.828
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		98.927
Deterioros y pérdidas		(6.918)
Resultados por enajenaciones y otras		105.845
Otros resultados		59
<b>Resultado de explotación</b>		<b>35.018</b>
Ingresos financieros	20	170.483
De participaciones en instrumentos de patrimonio		22
<i>En terceros</i>		22
De valores negociables y de otros instrumentos financieros		161.194
Incorporación al activo de gastos financieros		9.267
Gastos financieros	19	(204.844)
Por deudas con terceros		(191.894)
Por actualización de provisiones		(12.950)
Diferencias de cambio		(8.462)
<b>Resultado financiero</b>		<b>(42.823)</b>
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	5	7.510
<b>Resultado antes de impuestos</b>		<b>(295)</b>
Impuestos sobre beneficios	13(a)	(883)
<b>Resultado del ejercicio</b>		<b>(1.178)</b>
Resultado atribuido a socios externos		(4.102)
<b>Resultado atribuido a la Entidad Dominante</b>		<b>(5.280)</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado  
correspondiente al ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2008

A) Estado Consolidado de Ingresos y Gastos Reconocidos  
correspondiente al ejercicio anual terminado  
en 31 de diciembre de 2008

(Expresado en Miles de euros)

	<u>Nota</u>	<u>2008</u>
<b>Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias</b>		<b>(1.178)</b>
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
Por valoración de instrumentos financieros		-
Por coberturas de los flujos de efectivo		-
Subvenciones, donaciones y legados	10	40.917
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	9 (b)	(1.075)
De sociedades puestas en equivalencia		790
Efecto impositivo	10 y 13	(12.275)
<b>Total ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto</b>		<b>28.357</b>
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		
Por valoración de instrumentos financieros		-
Por coberturas de los flujos de efectivo		-
Subvenciones, donaciones y legados	18	(40.816)
De sociedades puestas en equivalencia		(251)
Efecto impositivo	13 (a)	12.244
<b>Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias</b>		<b>(28.823)</b>
<b>Total de ingresos y gastos reconocidos</b>		<b>(1.644)</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado correspondiente al ejercicio anual terminados en 31 de diciembre de 2008

B) Estado Total de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado correspondiente al ejercicio anual terminado el

31 de diciembre de 2008

(Expresado en Miles de euros)

	Aportaciones Patrimoniales						Total
	Otras Aportaciones patrimoniales (nota 9 (a))	Patrimonio Recibido en Adscripción (nota 9)	Total Aportaciones Patrimoniales	Reservas y resultados de ejercicios anteriores (nota 9 (b))	Resultado del ejercicio	Subvenciones, donaciones y legados recibidos (nota 10)	
Saldo a 31 de diciembre de 2007	13.740.991	99.159	13.840.150	80.068	(79.481)	-	13.840.737
Ajustes por conversión al Nuevo PGC	-	-	-	(139.536)	-	4.718.285	4.596.296
Ajustes por cambios de criterio 2007 y otras variaciones	-	-	-	5.842	-	-	(2.266)
<b>Saldos ajustados al 1 de enero de 2008</b>	<b>13.740.991</b>	<b>99.159</b>	<b>13.840.150</b>	<b>(53.626)</b>	<b>(79.481)</b>	<b>4.718.285</b>	<b>18.434.767</b>
Ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	(1.075)	(5.280)	609	(1.644)
Operaciones con socios o propietarios	-	-	-	-	-	-	-
Aumentos de aportaciones patrimoniales	1.352.390	-	1.352.390	-	-	-	1.352.390
Distribución de dividendos	-	-	-	(122)	-	-	(2.625)
Adquisiciones de participaciones de socios externos	-	-	-	(82.098)	79.481	-	(775)
Otras variaciones del patrimonio neto	-	-	-	-	-	-	(494)
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2008</b>	<b>15.093.381</b>	<b>99.159</b>	<b>15.192.540</b>	<b>(136.911)</b>	<b>(5.280)</b>	<b>4.718.894</b>	<b>19.781.619</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado correspondiente al  
ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2008

(Expresado en Miles de euros)

	<b>2008</b>
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	
Resultado del ejercicio antes de impuestos	(295)
Ajustes del resultado	106.319
Amortización del inmovilizado (+)	221.347
Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	13.574
Variación de provisiones (+/-)	33.495
Imputación de subvenciones (-)	(40.816)
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (+/-)	(105.845)
Ingresos financieros (-)	(170.483)
Gastos financieros (+)	204.844
Diferencias de cambio (+/-)	(7.665)
Otros ingresos y gastos (-/+)	(42.731)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia neto de dividendos	599
Cambios en el capital corriente	2.452.413
Existencias (+/-)	(32.849)
Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-) (nota 6.2.d.3)	959.976
Otros activos corrientes (+/-)	1.292
Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	1.438.060
Otros pasivos corrientes (+/-)	37.566
Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	48.848
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(7.250)
Pagos de intereses (-)	(155.190)
Cobros de dividendos (+)	22
Cobros de intereses (+)	149.886
Pagos (cobros) por impuesto sobre beneficios (-/+)	16.773
Otros pagos (cobros) (-/+)	(18.741)
<b>Flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>	<b>2.551.187</b>
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	
Pagos por inversiones (-)	(5.385.633)
Empresas del grupo, neto de efectivo en sociedades consolidadas	(775)
Empresas asociadas	(2.640)
Inmovilizado material, intangible e inmobiliario	(5.382.165)
Otros activos financieros	(53)
Cobros por desinversiones (+)	1.000.663
Otros activos financieros	987.883
Otros activos	12.780
<b>Flujos de efectivo de las actividades de inversión</b>	<b>(4.384.970)</b>
Flujos de efectivo de las actividades de financiación	

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DE PENDIENTES

Estados de Flujos de Efectivo Consolidado correspondiente  
al ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2008

(Expresado en Miles de euros)

	<b>2008</b>
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	1.565.504
Emisión de instrumentos de patrimonio	1.352.277
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	213.227
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	1.060.486
Emisión	1.099.684
Deudas con entidades de crédito (+)	900.150
Otras deudas (+)	199.534
Devolución y amortización de	(39.198)
Deudas con entidades de crédito (-) (nota 12.1)	(38.039)
Otras deudas (-)	(1.159)
Pagos por dividendos y remuneración de otros instrumentos de Patrimonio	(2.625)
Dividendos (-)	(2.625)
Remuneración de otros instrumentos de patrimonio (-)	-
<b>Flujos de efectivo de las actividades de financiación</b>	<b>2.623.365</b>
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	-
<b>Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes</b>	<b>789.582</b>
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	917.607
Efectivo o equivalentes al final de ejercicio	1.707.189

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales  
31 de diciembre de 2008

(1) Actividades de la Entidad Dominante y sociedades consolidadas, 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.

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

La disposición adicional única de la Orden de 12 de diciembre de 2000 por la que se regula la elaboración de la Cuenta General del Estado, determina que las entidades públicas empresariales que sean dominantes de un grupo deberán presentar cuentas anuales consolidadas conforme a lo requerimientos de la normativa mercantil.

En el anexo I se detallan las empresas del grupo y multigrupo, así como las participaciones minoritarias en entidades en las cuales ADIF tiene una influencia significativa (sociedades asociadas).

Las principales funciones de ADIF se describen a continuación:

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

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

(a) Estatuto de ADIF

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

- ADIF se configura como una entidad pública empresarial de las previstas en el artículo 43.1.b) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, adscrita al Ministerio de Fomento a través de la Secretaría General de Infraestructuras.
- Los Ministerios de Economía y Hacienda y Fomento podrán encomendar a ADIF la administración de las infraestructuras de titularidad del Estado mediante los correspondientes convenios o contratos - programas.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

(b) Contrato - Programa

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

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

- Lograr el siguiente resultado de ADIF:

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

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

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

<b>Miles de euros</b>					
	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>
TOTAL	44.037	37.616	39.682	41.851	73.891

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

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

- Los gastos relativos a este concepto, de acuerdo con la modificación del Contrato - Programa suscrita el día 18 de diciembre de 2007, se comprometerán y pagarán a la entidad a que corresponda en función del convenio que suscriba (véase apartado (c) siguiente) y por el importe de las mismas en el ejercicio presupuestario en el que se establezcan las correspondientes consignaciones. Sin perjuicio de lo anterior, y en los términos previstos en el antes mencionado Convenio, se realizará la oportuna liquidación de los ejercicios 2005 y 2006, que se efectuará conforme al procedimiento establecido en la cláusula 13 del Contrato - Programa que se describe en párrafos posteriores.
- Para la financiación de la red ferroviaria de titularidad de ADIF se incluye en el Contrato-Programa la programación prevista de aportaciones patrimoniales del Estado para el período 2007- 2010, así como una estimación de las operaciones de crédito que se prevé autorizar en su período de vigencia.
- La Ley 51/2007, de 26 de diciembre, que aprobó los Presupuestos Generales del Estado para el año 2008, incluye una consignación de crédito a favor de ADIF por un importe total de 1.352.277 miles de euros para la financiación de la red ferroviaria de su titularidad que se ha registrado contablemente como aportación patrimonial en los fondos propios de la Entidad. Asimismo, en esta ley se autoriza un incremento neto máximo del endeudamiento de la Entidad por importe de 700.000 miles de euros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

- La Ley 2/2008, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2009, establece una autorización para el incremento del endeudamiento a largo plazo por importe de 1.075.000 miles de euros.
- 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.
- En este sentido, la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 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 6 (d)).
- 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:

<u>Proyecto</u>	<u>Miles de Euros</u>
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	132.939
MADRID - BARCELONA - FIGUERES Tramo A Subtramo II	91.931
Liquidación intercambio de Activos ADIF - Estado	91.931
<b>Total deuda asumida por el Estado a 1 de enero de 2008 (véase nota 12.1)</b>	<b>224.870</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

- 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:
  - ✓ Controlar la ejecución del Contrato - Programa.
  - ✓ Conocer, y aprobar si procede, las conclusiones de los grupos de trabajo que se hubiesen creado como consecuencia del Contrato - Programa.
  - ✓ Aprobar las propuestas anuales de liquidación de las aportaciones económicas y llevar un control del saldo resultante de las mismas con respecto a las dotaciones consignadas en los Presupuestos Generales del Estado.
  - ✓ Informar anualmente a la Comisión Delegada de Asuntos Económicos del cumplimiento de los objetivos del Contrato - Programa.
  - ✓ Interpretar el Contrato - Programa.
  - ✓ Aquellas otras que se deriven del Contrato - Programa o le sean conferidas por el Gobierno.
  
- Asimismo, se establece un procedimiento de liquidación de las aportaciones económicas de la AGE, siendo la Comisión de Seguimiento la responsable de emitir el informe de liquidación que tendrá carácter anual, realizándose la liquidación definitiva a la finalización del Contrato- Programa. La liquidación será efectuada, con base en la propuesta presentada por ADIF una vez sometida al informe de auditoria de la Intervención General de la Administración del Estado, de forma separada para las actuaciones de mantenimiento, gestión y explotación, para las inversiones encomendadas por el Ministerio de Fomento en la Red Convencional y en la Red de Altas Prestaciones de Titularidad del Estado. Los procedimientos específicos de liquidación de cada una de estas rúbricas se describen a continuación:
  - ✓ Actividades de mantenimiento, gestión y explotación: la Comisión de Seguimiento, en función de la cuantía y sentido de las desviaciones obtenidas en esta rúbrica, definidas como la diferencia existente entre las pérdidas estimadas en el Contrato - Programa para estas actividades y las pérdidas reales, propondrá al Ministerio de Fomento el incremento o disminución de las inversiones previstas en la Red de Titularidad del Estado del ejercicio siguiente.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

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

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

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

El primero de los dos convenios mencionados fue el suscrito con fecha 27 de junio de 2007 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

Datos en miles de euros. (IVA incluido)					
	Año 2007	Año 2008	Año 2009	Año 2010	TOTAL
ENCOMIENDAS PREVIAS	479.897,26	520.585,54	543.289,78	578.059,85	2.121.832,43
0,25 GASTOS SEITTSA	1.199,74	1.301,46	1.358,22	1.445,15	5.304,57
TOTAL	481.097,00	521.887,00	544.648,00	579.505,00	2.127.137,00

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

Datos en miles de euros. (IVA incluido)		
<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>TOTAL</u>
<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 SEITTSA de las inversiones en la línea de alta velocidad Madrid - Galicia, tramo Ourense - Santiago de Compostela conforme a la encomienda que el Ministerio de Fomento realiza a ADIF, mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de fecha 21 de noviembre de 2007.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

Datos en euros. (IVA incluido)

	AÑO 2007	AÑO 2008	AÑO 2009	AÑO 2010	TOTAL
OURENSE SANTIAGO	439.244.134	329.505.741	393.726.410	550.185.721	1.712.662.006
0,15% GASTOS SEITTSA	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:

Datos en euros. (IVA incluido)

	2007	2008	2009	TOTAL
	269.976.000,00	28.863.000,00	21.894.595,54	320.733.595,54

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

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

	(Datos en miles de euros)				
	2007	2008	2009	2010	TOTAL
Actuaciones en Cercanías. Estaciones y red	7.390	47.690	33.791	35.709	124.580
Actuaciones en Mercancías. Terminales y red.	50	250	1.800	20.500	22.600
Mejoras de la seguridad y funcionalidad de red ferroviaria.	59.180	74.070	80.670	79.160	293.080
Actuaciones de modernización de activos	32.585	42.910	37.070	30.998	143.563
Plan de renovaciones integrales	55.500	148.556	194.050	152.894	551.000
Otras actuaciones estratégicas <i>Estudios, proyectos y ejecución de obras</i>	-	-	1.000	2.250	3.250
	<b>154.705</b>	<b>313.476</b>	<b>348.381</b>	<b>321.511</b>	<b>1.138.073</b>
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
<b>TOTAL ENCOMIENDAS</b>	<b>479.897</b>	<b>520.585</b>	<b>543.052</b>	<b>511.018</b>	<b>2.054.552</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

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

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

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

- SEITTSA licitará los contratos para la ejecución de obra de cuantía igual superior a 1,5 millones de euros (IVA excluido).
- ADIF licitará los contratos de ejecución de obra de importe inferior a 1,5 millones de euros (IVA excluido), así como los necesarios para la redacción de proyectos y la dirección de las obras, que será llevada a cabo por esta entidad.
- SEITTSA abonará a ADIF los importes que esta entidad haya abonado por los contratos suscritos, expropiaciones y otros conceptos

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

(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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

- El canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red de Interés General, que comprende cuatro modalidades:
  - i. Acceso (modalidad A), cuya cuantía se determina en función del volumen de tráfico anual previsto en la declaración de actividad del sujeto pasivo.
  - ii. Reserva de capacidad (modalidad B), que se determina en función de los kilómetros reservados, distinguiendo por tipo de línea y hora del día que se reserva, así como por tipo de servicio de transporte y tren.
  - iii. Circulación (modalidad C), que se calcula en base a los kilómetros efectivamente utilizados, considerando los mismos parámetros establecidos en el canon de reserva de capacidad, excepto el horario.
  - iv. Tráfico (modalidad D), que se ha establecido en función del valor económico del servicio de transporte ferroviario de viajeros medido en términos de capacidad ofertada (plazas por kilómetro), considerando el tipo de línea y la hora del día en que se presta.
- El canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias, que presenta cinco modalidades:
  - i. Utilización de estaciones por parte de los viajeros (modalidad A): esta modalidad se aplica a los viajeros que utilicen el servicio de transporte ferroviario, en función de la distancia recorrida y de la categoría de la estación donde se inicie o finalice el viaje.
  - ii. Estacionamiento y utilización de andenes en las estaciones (modalidad B): se determina en función del tiempo de estacionamiento del tren y la categoría de la estación, con especial incidencia en aquellas estaciones que pueden presentar problemas de congestión (estaciones de primera categoría).
  - iii. Paso por cambiadores de ancho (modalidad C): se calcula en función de los pasos del tren por un cambiador de ancho.
  - iv. Utilización de vías de apartado (modalidad D): se calcula en función del tiempo que permanece el tren estacionado en una vía de apartado, que son las vías no consideradas de circulación en la declaración de red publicada por ADIF, y del tipo de línea a que pertenece la estación en que aquella se ubica. Sólo se aplica en las líneas de alta velocidad.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

- v. Prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario: esta modalidad grava el uso del dominio público ferroviario y se determina en función de la superficie ocupada y el tipo de terreno.

En el ejercicio 2008 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 adjunta (véase nota 14 (a)), han sido los siguientes:

	<u>Miles de euros</u>
Utilización de líneas de la Red de Interés General	217.031
Utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias	<u>68.806</u>
Total	<u>285.837</u>

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

El importe devengado en el ejercicio 2008 por esta tasa asciende a 14.893 miles de euros y se presenta como un ingreso en la cuenta de pérdidas y ganancias de ADIF (véase nota 14).

(2) Bases de Presentación de las Cuentas Anuales Consolidadas

(a) Imagen fiel

Las cuentas anuales consolidadas se han formulado a partir de los registros contables de ADIF y de las sociedades consolidadas (en adelante, el Grupo o el Grupo ADIF), con el objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera al 31 de diciembre de 2008 y de los resultados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto y de sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

El Grupo presenta sus cuentas anuales consolidadas de acuerdo con los principios contables y normas de valoración establecidos en el Real Decreto 1514/2007 de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad así como en base a los principios y criterios contables fijados por la Intervención General de la Administración del Estado (en adelante, IGAE) mediante resolución promulgada con fecha 30 de diciembre de 1992 (en adelante, la Resolución), que continúa en vigor en todo aquello que no se oponga a lo establecido en el citado Plan General de Contabilidad, y en el Real Decreto 1815/1991 por el que se aprueban las normas para la formulación de las cuentas anuales consolidadas, considerando los criterios contables desarrollados en la Nota del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas sobre las mismas.

El grupo ADIF ha formulado las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2008 con fecha 31 de marzo de 2009, aunque debido a que ha considerado necesario llevar a cabo una serie de ajustes y algunas otras modificaciones en las mismas, ha decidido reformularlas con fecha 14 de septiembre de 2009.

Estas cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008, han sido preparadas por la Dirección de la Entidad Dominante y formuladas por su Presidente, siguiendo los principios y criterios contables mencionados en el párrafo anterior.

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

(b) Comparación de la información

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008 son las primeras que el Grupo prepara aplicando el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007. En este sentido, de acuerdo con la Disposición Transitoria Cuarta apartado 1 del citado Real Decreto, se han considerado las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008 como cuentas anuales consolidadas iniciales, por lo que no se incluyen cifras comparativas. En la nota 23 "Aspectos derivados de la transición a las nuevas normas contables" se presentan el balance consolidado y la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada incluidos en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2007 aprobadas por el Consejo de Administración de fecha 22 de julio de 2008, que fueron formuladas aplicando el Real Decreto 1815/1991 por el que se aprueban las normas para la formulación de las cuentas anuales consolidadas, junto con una explicación de las principales diferencias entre los criterios contables aplicados en el ejercicio anterior y los actuales, así como la cuantificación del impacto que produce esta variación de criterios contables en el patrimonio neto al 1 de enero de 2008, que es la fecha de transición y por tanto de elaboración del balance de apertura.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

Según lo mencionado en la nota 23 y lo dispuesto en la Disposición Transitoria Primera del Real Decreto 1514/2007, el Grupo ha optado por valorar todos los elementos patrimoniales del balance de apertura consolidado conforme a los principios y normas vigentes al 31 de diciembre de 2007, salvo los instrumentos financieros que se valoren por su valor razonable.

(c) Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre

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

Los supuestos clave acerca del futuro, así como otros datos relevantes sobre la estimación de la incertidumbre en la fecha de cierre del ejercicio, que llevan asociados un riesgo importante de suponer cambios significativos en el valor de los activos o pasivos de próximos ejercicios son los siguientes:

- Amortización de las infraestructuras de alta velocidad: La amortización de los inmovilizados materiales integrados en las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad exige la realización de estimaciones para determinar su vida útil, así como la depreciación que sufren por su normal funcionamiento y utilización. La Dirección de la Entidad Dominante ha tenido que estimar dicha depreciación en función de la utilización de estas instalaciones durante su vida útil, considerando diferentes hipótesis en cuanto a la evolución de los tráficos ferroviarios en función de la demanda esperada.
- Pasivo por indemnizaciones por cese: Para valorar el pasivo por indemnizaciones por cese en el marco del Plan Social 2006 - 2010, la Dirección de la Entidad Dominante ha estimado el colectivo de empleados que se acogerá al mismo y las fechas en que causarán baja en base a las hipótesis consideradas. Para la determinación del valor actual de estas obligaciones se ha utilizado una tasa de descuento adecuada.
- Pasivos por retribuciones a largo plazo al personal de prestación definida: La valoración de estos compromisos requiere la realización por parte de la Dirección de la Entidad Dominante de diversas hipótesis actuariales y financieras que se describen en la nota 11.
- Activos por impuesto diferidos: Para determinar el importe de los activos por impuesto diferido a registrar, la Dirección de la Entidad evalúa la probabilidad de disponer de ganancias fiscales futuras así como sus importes y las fechas en que se obtendrían (véase nota 13 (a)).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

(d) Cambios en criterios contables

La participación que la Entidad Dominante posee de la sociedad Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA) ha sido valorada en el ejercicio 2008 por el procedimiento de puesta en equivalencia en lugar de utilizar el método de integración global como se venía haciendo hasta el ejercicio 2007. Este cambio se ha producido por entender que tal participación otorga a la Entidad la capacidad de controlar conjuntamente con RENFE Operadora la gestión de dicha sociedad.

(3) Normas de Registro y Valoración

(a) Sociedades dependientes

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

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

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

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

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

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

(b) Socios externos

Los socios externos en las sociedades dependientes adquiridas a partir de la fecha de transición, se registran en la fecha de adquisición por su porcentaje de participación en el valor razonable de los activos netos identificables. En el caso de sociedades dependientes adquiridas con anterioridad a la fecha de transición, los socios externos se reconocieron por el porcentaje de participación en el patrimonio neto de las mismas en la fecha de primera consolidación. Los socios externos se presentan en el patrimonio neto del balance de situación consolidado de forma separada del patrimonio atribuido a la Entidad. Su participación en los beneficios o las pérdidas se presenta igualmente de forma separada en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

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

El exceso de las pérdidas atribuibles a los socios externos no imputables a los mismos por exceder el importe de su participación en el patrimonio de la sociedad dependiente, se registra como una disminución del patrimonio neto consolidado de la Entidad, siempre que los socios externos limiten su responsabilidad a las cantidades aportadas y no existan pactos o acuerdos sobre aportaciones adicionales. Los beneficios obtenidos por el Grupo en fechas posteriores se asignan a la Entidad hasta recuperar el importe de la participación de los socios externos en las pérdidas absorbidas en periodos contables anteriores.

(c) Sociedades asociadas

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

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

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

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

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

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

Deterioro de valor

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

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

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

(d) Negocios conjuntos - Sociedades Multigrupo

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

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

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

(e) Inmovilizaciones intangibles

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

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

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

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

(f) Inmovilizaciones materiales

- Coste del inmovilizado material

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

Desde el 1 de enero de 2008 se han incorporado al coste del inmovilizado en curso los gastos financieros correspondientes a los préstamos que financian la construcción de activos de infraestructura cuando el período previsto para que se encuentren en condiciones de explotación desde dicha fecha es superior a un año. Hasta el 31 de diciembre de 2007, el Grupo reconocía los gastos financieros en la cuenta de pérdidas y ganancias a medida que se devengaban. Durante el ejercicio 2008, han sido capitalizados gastos financieros por importe de 9.267 miles de euros que se han incluido como coste del tramo Barcelona-Figueras de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Figueras, mediante la partida "Incorporación al activo de gastos financieros" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada (véase nota 20).

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

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

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

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

- d. Los terrenos y bienes naturales se valoran en función de las cantidades satisfechas en concepto de expropiaciones y por el valor de adscripción en el caso de las expropiaciones que fueron abonadas en su día por el Ministerio de Fomento y en las que se subrogó la Entidad. Los gastos de movimiento de tierras realizados en los terrenos sobre los que discurre la vía son considerados gastos de acondicionamiento de los mismos, por lo que forman parte del valor de los terrenos y no se amortizan. Hasta 31 de diciembre de 2007, en aplicación de la Resolución de la IGAE por la que se desarrollaba el Plan General de Contabilidad vigente en dicho ejercicio para la Entidad, se clasificaban estos gastos en la línea de instalaciones de la vía de la rúbrica de "Inmovilizaciones Materiales", amortizándose de forma creciente, en progresión geométrica del 3% anual, en una vida útil estimada de 100 años (véanse notas 4(a) y 23 (b)). Con la entrada en vigor del Plan General Contable aprobado mediante el Real Decreto 1514/2007 esta norma de registro y valoración ha quedado derogada (véase nota 2 (a))

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.

• Amortización del inmovilizado material

- Amortización de la infraestructura ferroviaria de alta velocidad

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

	Años
Plataforma	
- Obras de fábrica	100
- Túneles y puentes	100
- Drenajes	25
- Cerramientos	50
Superestructura de vía	30-60

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

Instalaciones eléctricas	
- Línea aérea de contacto	20
- Elementos soporte de catenaria	60
- Subestaciones eléctricas	60
- Instalaciones de señalización, seguridad y comunicaciones	25
Edificios y otras construcciones	50
Material móvil	10-20

- Amortización del resto del inmovilizado material.

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

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

- Deterioro del valor de los activos

La Norma de Registro y Valoración 2ª del Plan General de Contabilidad, relativa al Inmovilizado Material, establece que se producirá una pérdida por deterioro del valor de un inmovilizado cuando su valor contable exceda del importe recuperable, entendido como el mayor entre el valor razonable, menos costes de venta, y su valor en uso.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

La Dirección de la Entidad Dominante considera que dadas las características de los bienes que constituyen el inmovilizado de ADIF que corresponden, básicamente, a elementos de las infraestructuras ferroviarias incluidas en la Red Ferroviaria de Interés General, no es posible determinar su valor razonable debido a la inexistencia de un mercado. Asimismo, en lo que respecta al cálculo de su valor de uso que, de acuerdo con lo establecido en el Marco Conceptual del Plan General de Contabilidad, debe estimarse a través de la actualización de los flujos de efectivo esperados, la Entidad considera que para su cálculo habrían de tenerse en cuenta las características propias de la actividad de administración de infraestructuras ferroviarias, que el artículo 19.2 de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario define como servicio de interés general y esencial para la comunidad. Adicionalmente, para la determinación del referido valor de uso debería tenerse en cuenta la especificidad de su financiación, en el marco de las encomiendas de construcción de nuevas infraestructuras que le encargue el Ministerio de Fomento y considerando las aportaciones patrimoniales del Estado que constituyen sus fondos propios, así como las subvenciones que, en su caso, puedan incluirse en los Presupuestos Generales del Estado y la financiación que pueda derivarse de la suscripción de contratos - programas. Dado que no se ha producido el desarrollo del Plan General de Contabilidad que establezca los componentes de los flujos de efectivo que reciben las entidades públicas, así como, los criterios para calcular los riesgos específicos de sus activos materiales, no resulta posible aplicar en las cuentas correspondientes al ejercicio 2008 los criterios establecidos en el Plan General de Contabilidad de 2007, toda vez que los mismos responden a las características y objetivos de las empresas cuya finalidad principal es obtener beneficios, pero no a las de las entidades públicas cuyo fin es prestar servicios de interés general.

La Intervención General de la Administración del Estado, órgano que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 125.1 letra b) de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria es competente en el ámbito del sector público estatal para aprobar planes parciales o especiales que se elaboren conforme al Plan General de Contabilidad y que sean de aplicación a las entidades que integran el sector público empresarial estatal, se ha pronunciado en el sentido de que los criterios relativos al deterioro de valor de los activos materiales que se incluyen en el Plan General de Contabilidad, aprobado mediante Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, no se adaptan a las finalidades perseguidas por las empresas públicas que en el desarrollo de determinadas actividades no buscan ánimo de lucro, indicando la necesidad de establecimiento de un criterio especial aplicable a sus activos que se determinará en una adaptación del Plan General de Contabilidad para dichas entidades. Teniendo en cuenta lo anterior, ADIF no ha aplicado a la valoración de su inmovilizado material, en las cuentas correspondientes al ejercicio 2008, los criterios sobre deterioro establecidos en la Norma de Registro y Valoración 2ª del Plan General de Contabilidad de 2007.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

No obstante, cuando de las circunstancias concretas de determinados activos se deduce que dejarán de ser utilizados en la explotación antes de la finalización de su vida útil, el Grupo reconoce la corrección valorativa correspondiente. Una vez registrada dicha corrección valorativa por deterioro o su reversión, se ajustan las amortizaciones de los periodos siguientes considerando el nuevo valor contable. Asimismo, si de las circunstancias específicas de los activos se pone de manifiesto una pérdida de carácter irreversible, ésta se reconoce directamente en la partida de pérdidas procedentes del inmovilizado de la cuenta de pérdidas y ganancias.

(g) Inversiones inmobiliarias

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

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

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

(h) Activos financieros

Préstamos y partidas a cobrar

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

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

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

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

#### Inversiones mantenidas al vencimiento

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

(i) Pasivos financieros

Débitos y partidas a pagar

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

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

(j) Existencias

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

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

(k) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

(l) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

En este epígrafe correspondiente al Patrimonio Neto Consolidado, se incluyen, básicamente, las subvenciones de capital de carácter no reintegrable entre las cuales destacan las procedentes de Fondos Europeos (Cohesión, R.T.E. y F.E.D.E.R). El Grupo registra dichas subvenciones por el importe concedido, neto de su efecto impositivo, cuando, según lo establecido en la Norma de Registro y Valoración 18 del Plan General de Contabilidad, existe un acuerdo de concesión, se han cumplido las condiciones establecidas para su percepción y no existen dudas razonables sobre su cobro. La Entidad Dominante imputa al Patrimonio Neto Consolidado las subvenciones correspondientes a las obras ejecutadas y pagadas dentro de los períodos de elegibilidad establecidos en las distintas decisiones por las cuales se conceden, siempre y cuando se hayan cumplido las condiciones anteriormente descritas.

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

El Grupo sigue el criterio de registrar estas subvenciones como ingresos de explotación por imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero, en proporción a la depreciación efectiva experimentada durante el ejercicio por los activos financiados con dichas subvenciones.

(m) Pasivos por retribuciones a largo plazo al personal

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

Planes por prestación definida

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

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

Planes de aportación definida

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

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

(n) Provisiones

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

Hasta 31 de diciembre de 2007, el Grupo reconocía un pasivo por el valor actual de las indemnizaciones por cese del personal que se había acogido al expediente de regulación de empleo para el periodo 2006 - 2010. El 1 de enero de 2008, derivado de la adaptación al nuevo Plan General de Contabilidad, el Grupo ha reconocido adicionalmente el valor actual de la mejor estimación de los compromisos a pagar a lo largo del periodo restante del vigente expediente por indemnización por cese voluntario de los empleados susceptibles de acogerse a dicho plan, y que no lo hubieran hecho a 31 de diciembre de 2007. Esta dotación al "Fondo para pagos derivados del ERE" ha sido registrada contra la partida de "Otras reservas" (véase nota 9(b)).

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

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

(o) Saldos y transacciones en moneda extranjera

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

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

(p) Impuesto sobre beneficios

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

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

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

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

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

El Grupo, no recoge en el Balance de Situación el efecto fiscal de las deducciones pendientes de aplicación, que se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se aplican.

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

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

En el ejercicio 2008 la Entidad Dominante tributa en régimen de consolidación fiscal con su empresa filial Equipamientos de Espacios y Estaciones, S.A. (EQUIDESSA).

(q) Criterios de agregación y segregación

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

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

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

En relación con las inversiones de mejora y reposición en la Red de Titularidad del Estado, ADIF reconoce un ingreso por el importe del coste de las obras ejecutadas en la Red de titularidad del Estado en el ejercicio, incrementado en el porcentaje previsto en los diferentes Convenios suscritos con SEITTSA (véase nota 1 (c)) 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) Transacciones con partes vinculadas

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

(4) Inmovilizaciones Materiales, Intangibles e Inversiones Inmobiliarias

El detalle del saldo y movimiento del ejercicio 2008 en las diferentes cuentas del inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias y de su correspondiente amortización acumulada se muestra en el Anexo II.

Las cifras de reclasificaciones por adaptación al Nuevo Plan General de Contabilidad incluidas en el mencionado Anexo I, recogen el efecto derivado de la clasificación en el epígrafe de inversiones inmobiliarias del coste y la correspondiente amortización acumulada por importes de 250.553 miles de euros y 59.494 miles de euros respectivamente, de los inmuebles destinados a la obtención de rentas o plusvalías que hasta 1 de enero de 2008 se presentaban dentro del epígrafe de Inmovilizado Material. Asimismo, se incluye en esta columna del Anexo II el efecto de considerar los costes de los movimientos de tierras netos de su amortización acumulada al 31 de diciembre de 2007 como costes de adquisición de los terrenos por los que discurre la traza de la vía, por importes de 1.471.383 miles de euros como valor bruto y 26.306 miles de euros en concepto de amortización acumulada.

A 31 de diciembre de 2008 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- Perpignan en virtud del

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

Acuerdo entre los Gobiernos del Reino de España y la República Francesa, suscrito con fecha 10 de octubre de 1995 (Acuerdo de 9/04/99).

- La construcción del nuevo acceso ferroviario Norte-Noroeste: Madrid-Segovia- Valladolid/Medina del Campo (Acuerdo de 18/9/1998). La administración es atribuida el 31/7/99.
- La construcción de infraestructuras ferroviarias convencionales de ancho ibérico de titularidad estatal, que sean consecuencia de la construcción de LAV Madrid-Barcelona-Frontera Francesa (Acuerdo de 9/4/99).
- La construcción y administración del nuevo acceso ferroviario Córdoba-Málaga (Acuerdo de 31/7/99).
- La construcción y administración del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante: Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia (Acuerdo de 17/9/99).
- La construcción y administración del nuevo acceso de Alta Velocidad a Toledo (Acuerdo de 3/8/2001).
- La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad León-Asturias, tramo La Robla - Pola de Lena (Variante de Pajares), del corredor Norte/Noroeste (Acuerdo 20/12/02).
- La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad del País Vasco, del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02).
- La construcción y administración del Tramo 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)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

- 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)

(a) Inmovilizado Material en explotación

Corresponde al coste bruto a 31 de diciembre de 2008 de la línea Madrid-Sevilla, incluyendo el ramal a Toledo, de la sección Madrid - Barcelona 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 del Grupo, entre los que destacan las estaciones de viajeros y las terminales de mercancías ubicadas en las líneas que integran la Red de Titularidad del Estado con el siguiente detalle:

	Miles de euros					
	Madrid-Sevilla	Madrid - Barcelona	Córdoba-Málaga	Madrid-Valladolid	Otros	Total
Terrenos y Bienes Naturales	159.286	1.595.273	423.520	677.356	413.762	3.269.197
Edificios y otras construcciones	303.681	426.053	61.428	57.628	836.946	1.685.736
Instalaciones de la Vía	1.992.724	5.492.969	1.522.242	2.580.071	218.470	11.806.476
Elementos de transporte	1.043	259	-	-	252.959	254.261
Otro inmovilizado Material	182.261	308.156	43.017	59.152	675.945	1.268.531
	<b><u>2.638.995</u></b>	<b><u>7.822.710</u></b>	<b><u>2.050.207</u></b>	<b><u>3.374.207</u></b>	<b><u>2.398.082</u></b>	<b><u>18.284.201</u></b>

(b) Obra en Curso

El detalle de la obra en curso a 31 de diciembre de 2008, es el siguiente:

	Miles de euros
Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa	956.724
Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo	203.660
Córdoba - Málaga	218.864
Madrid-Castilla la Mancha-Com. Valenciana - Región de Murcia	3.509.386
Madrid - Sevilla y Ramal a Toledo	6.039
L.A.V. León - Asturias	1.630.360
L.A.V. País Vasco	103.298
L.A.V. Murcia - Almería	14.578
L.A.V. Madrid - Cáceres Tramo Navalmoral de la Mata - Cáceres	2.681
Conexión Logroño	13.234
Palencia - León - Asturias	23.027
L.A.V. Madrid - Extremadura - Frontera Portuguesa	39.653
Valladolid - Burgos - Vitoria	13.917
Madrid Atocha - Madrid Chamartín	2.129

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

	<b>6.737.550</b>
Otras inversiones	456.818
	<b>7.194.368</b>

En el saldo de obra en curso a 31 de diciembre de 2008 se incluyen 321.173 miles de euros en concepto de Anticipos a proveedores de inmovilizado. En este importe se incluyen los anticipos por futura entrega de obra ferroviaria e inmuebles derivados de convenios suscritos por la Entidad Dominante con sociedades asociadas según el siguiente desglose a 31 de diciembre de 2008:

	Miles de euros
Águilas Residencial, S.A.	117
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	1.149
Bano Real, S.A.	2.000
Centro Estación de Miranda, S.A.	2.164
Desarrollo Inmobiliario de Castilla la Mancha, S.A.	48
Mosaico Desarrollo Inmobiliario, S.A.	11.808
Renfurbis, S.A.	1.322
Terralbina Inmobiliaria, S.A.	473
Tricéfalo, S.A.	859
Valencia Parque Central alta Velocidad 2003, S.A.	77
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	3.058
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A.	2.832
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	123.183
	<b>149.090</b>

El epígrafe de "Terrenos y Bienes Naturales" recoge básicamente el valor de los terrenos expropiados para la construcción de las líneas de alta velocidad, así como el valor de los costes de acondicionamiento de los terrenos por donde transcurren las citadas líneas de alta velocidad, como las explanaciones o movimientos de tierra.

En el ejercicio 2008, ADIF ha efectuado una operación de adquisición de inmovilizado mediante la entrega de terrenos desafectados del uso ferroviario. Esta operación se ha llevado a cabo, por una sociedad participada en el marco de actuaciones ejecutadas para la remodelación de las redes arteriales ferroviarias de diversas ciudades y la integración de las líneas de alta velocidad en su entorno urbano.

Según lo descrito en la nota 3 (f), el Grupo ha clasificado esta operación como una permuta no comercial y ha registrado el compromiso adquirido por el tercero de construir y entregar a ADIF determinados bienes por el valor razonable de los bienes cedidos, que asciende a 92.557 miles de euros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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.

Al cierre del ejercicio el Grupo tiene compromisos firmes con terceros para la realización futura de inversiones por valor de 5.633.043 miles de euros, cifra sin incluir IVA.

(c) Gastos financieros capitalizados

Durante el ejercicio 2008, el Grupo ha capitalizado un importe de 9.267 miles de euros de gastos financieros, correspondientes al coste de los préstamos suscritos con el BEI para financiar parcialmente la construcción de la línea Madrid - Barcelona - Frontera Francesa, y, en concreto, en las cuantías que corresponden al tramo Barcelona - Frontera Francesa, que forma parte integrante de la misma y se encuentra en curso de construcción (véase nota 20).

(d) Bienes totalmente amortizados

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

	Miles de euros
Inmovilizado Intangible	66.140
Inmovilizado Material	501.482
Inversiones Inmobiliarias	25.613
	<u>593.235</u>

(e) Subvenciones oficiales recibidas

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

(f) Inmovilizado intangible

El detalle del inmovilizado intangible a 31 de diciembre de 2008 es como sigue:

	Miles de euros		
	Coste	Amortización Acumulada	Total
Inmovilizado intangible en explotación			
Gastos de investigación y desarrollo	29.238	(29.215)	23
Aplicaciones informáticas	44.295	(39.958)	4.337
Otro inmovilizado intangible	2.321	(2.014)	307
<b>Total Inmovilizado Intangible en explotación</b>	<b>75.854</b>	<b>(71.187)</b>	<b>4.667</b>
Inmovilizado intangible en curso			
Gastos de investigación y desarrollo	23.870	-	23.870
Otro inmovilizado intangible	2.091	-	2.091
<b>Total inmovilizado Intangible en curso</b>	<b>25.961</b>	<b>-</b>	<b>25.961</b>
<b>Total inmovilizado Intangible</b>	<b>101.815</b>	<b>71.187</b>	<b>30.628</b>

(5) Inversiones en empresas multigrupo y asociadas

En este epígrafe se presentan las participaciones en sociedades consolidadas por el procedimiento de puesta en equivalencia. El movimiento del ejercicio 2008, en miles de euros, es el que se detalla a continuación:

	Participaciones puestas en equivalencia
Saldo a 31 de diciembre de 2007	64.636
Ajustes por adaptación al NPGC (nota 23)	14.010
Cambios de criterio (nota 2(d))	8.489
Saldo a 1 de enero de 2008	87.135
Adiciones	8.450
Retiros	(13.897)
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2008</b>	<b>81.688</b>

Las adiciones corresponden a los ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio neto consolidado obtenidos en el ejercicio 2008 por dichas sociedades por un importe de 8.049 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, COMFERSA, Renfurbis, Sofetral y Renfapex.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

El desglose del epígrafe sociedades puestas en equivalencia, en miles de euros, es el siguiente:

	Participaciones en sociedades puestas en equivalencia	Resultados aportados por Sociedades puestas en equivalencia
Comercial Del Ferrocarril, S.A. (Comfersa)	8.864	1.515
Alta Velocidad España-Portugal Aeie	2.088	(26)
Total sociedades multigrupo puestas en equivalencia	10.952	1.489
Cartagena Ave, S.A.	294	12
Murcia Ave, S.A.	303	7
Palencia Alta Velocidad, S.A.	301	1
SLISA	927	117
Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	16.083	500
Areas Comerciales En Estaciones, S.A.	904	19
Nuevas Estaciones Ferroviarias, S.A.	3.961	35
Renfurbis, S.A.	2.103	771
Promociones Residencial Sofetral, S.A.	1.782	35
Tricefalo, S.A.	3.471	456
Bano Real, S.A.	2.194	457
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	151	(20)
Terralbina Inmobiliaria, S.A.	2.835	136
Aguilas Residencial, S.A.	2.131	57
Residencial Langa, S.A.	352	1
Centro Estación Miranda, S.A.	1.165	(6)
Desarrollo Inmobiliario Castilla-La Mancha, S.A.	641	61
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.	6.606	18
Promociones Inmobiliarias Renfapex 2000, Sa.	829	(6)
Vías Y Desarrollos Urbanos, S.A.	4.288	(184)
Inarenas Proyectos Inmobiliarios, S.A.	451	3
Necsoren, S.A.	24	-
Leon A.V. 2003 S.A.	583	2
Logroño Integración del Ferrocarril, S.A.	192	1
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	220	-
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.	1.408	(42)
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	3.233	-
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A.	215	-
Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A.	225	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	12.604	3.589
Otras sociedades	260	1
Total sociedades asociadas puestas en equivalencia	70.736	6.021
	81.688	7.510

Adicionalmente, el Grupo ha concedido un préstamo a corto plazo a la sociedad asociada INECO por importe de 2.000 miles de euros, cuya fecha de vencimiento es el 23 de enero de 2009, y que devenga un tipo de interés del 3,82%.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

(6) Otros activos financieros

La composición de los activos financieros, excepto las inversiones en el patrimonio de empresas asociadas (véase nota 5), a 31 de diciembre de 2008 es la siguiente:

	<u>Instrumentos de patrimonio</u>	<u>Créditos, derivados y otros</u>	<u>Total</u>
Activos financieros a largo plazo			
Préstamos y partidas a cobrar	-	877.774	877.774
Activos disponibles para la venta	775	-	775
<b>Total activos financieros a largo plazo</b>	<b>775</b>	<b>877.774</b>	<b>878.549</b>
Activos financieros a corto plazo			
Préstamos y partidas a cobrar	-	2.578.776	2.578.776
<b>Total activos financieros a corto plazo</b>	<b>-</b>	<b>2.578.776</b>	<b>2.578.776</b>

Estos importes se desglosan en los epígrafes de balance siguientes:

	<u>Instrumentos de patrimonio</u>	<u>Créditos, derivados y otros</u>	<u>Total</u>
Activos financieros no corrientes			
Inversiones financieras a largo plazo	775	844.794	845.569
Deudores comerciales no corrientes	-	32.980	32.980
<b>Total activos financieros no corrientes</b>	<b>775</b>	<b>877.774</b>	<b>878.549</b>
Activos financieros corrientes			
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	-	1.492.716	1.492.716
Inversiones financieras a corto plazo	-	1.086.060	1.086.060
<b>Total activos financieros corrientes</b>	<b>-</b>	<b>2.578.776</b>	<b>2.578.776</b>

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

6.1 Inversiones Financieras

El detalle de las inversiones financieras a 31 de diciembre de 2008 es como sigue:

	Miles de euros	
	No corriente	Corriente
Instrumentos de patrimonio	862	-
Correcciones valorativas por deterioro	(87)	-
Total instrumentos de patrimonio	775	-
Administraciones Públicas Deudoras	843.554	-
Inversiones financieras a corto plazo	-	1.086.060
Otros activos financieros (Depósitos y fianzas)	1.240	-
	<b>845.569</b>	<b>1.086.060</b>

(a) Instrumentos de patrimonio

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

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

Corresponde en su totalidad a los importes devengados y pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2008 por ayudas concedidas por Fondos Europeos para la financiación de la construcción de líneas de alta velocidad y la realización de inversiones en activos propios así como en activos de la Red de Titularidad del Estado, según el desglose mostrado a continuación:

	Miles de euros
Fondos de Cohesión Alta Velocidad	701.088
F.E.D.E.R. Red de Titularidad del Estado y activos propios	125.384
FONDOS R.T.E Alta Velocidad	17.082
	<b>843.554</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

Adicionalmente, el Grupo ha registrado en el epígrafe de "Otros créditos con las Administraciones Públicas", perteneciente a la rúbrica de Deudores, las cantidades devengadas por ayudas europeas pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2008 y cuyo cobro se estima se hará efectivo en 2009 por un importe total de 148.923 miles de euros (véase nota 6.2.d).

(c) Inversiones financieras a corto plazo

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

Adicionalmente, el Grupo ha registrado en el epígrafe de "Efectivo y otros activos líquidos equivalentes", las inversiones en instrumentos financieros consideradas de gran liquidez, por tener un vencimiento inferior a tres meses por importe de 1.144.055 miles de euros (véase nota 8).

El detalle de las inversiones financieras a corto plazo a 31 de diciembre de 2008 es el siguiente:

Miles de euros			
Vencimiento	Instrumento financiero	Importe	Rentabilidad (mínima-máxima)
Entre 3 y 6 meses	Depósitos a plazo fijo	1.078.828	4,227% - 6,248%
	Intereses devengados no vencidos	7.232	
		<b>1.086.060</b>	

6.2 Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

El detalle de los deudores comerciales y otras cuentas a cobrar a 31 de diciembre de 2008 es como sigue:

	Miles de euros	
	No corriente	Corriente
Multigrupo y asociadas		
Deudores (nota 6.2(a))	29.631	14.133
No vinculadas		
Clientes por ventas y prestaciones de servicios (nota 6.2(b))	-	610.235
Deudores (nota 6.2(c))	3.349	246.084
Administraciones Públicas (nota 6.2(d))	-	621.084
Personal	-	1.180
<b>Total saldo al 31 de diciembre de 2008</b>	<b>32.980</b>	<b>1.492.716</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

(a) Deudores, empresas multigrupo y asociadas

El detalle del saldo de estas cuentas del activo corriente y no corriente del balance de situación al 31 de diciembre de 2008 adjunto, es el siguiente:

	Miles de euros	
	No corriente	Corriente
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	-	3.020
Águilas Residencial, S.A.	164	-
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	1.329	-
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	-	132
Bano Real, S.A.	1.200	-
Centro Estación de Miranda, S.A.	1.851	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	-	2.979
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	-	819
Mosaico Desarrollo Inmobiliario, S.A.	9.789	-
Necsa, Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	-	7.177
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)	-	6
Terralbina Inmobiliaria, S.A.	255	-
Tricéfalo, S.A.	784	-
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A.	14.259	-
	<b>29.631</b>	<b>14.133</b>

Estas cuentas a cobrar se han generado como consecuencia de las distintas operaciones comerciales realizadas entre la Entidad Dominante y dichas empresas. Se encuentran valoradas a su coste amortizado. Los intereses devengados, calculados a un tipo nominal del 4,7%, se han registrado en la cuenta de pérdidas y ganancias en el epígrafe de ingresos financieros.

Los plazos de vencimiento de estas deudas comerciales varía desde el ejercicio 2009 hasta el ejercicio 2011.

El detalle de las transacciones realizadas por ADIF en el ejercicio 2008, con sus sociedades multigrupo es el siguiente:

<u>Sociedad</u>	Miles de euros			
	<u>Ingresos</u>	<u>Gastos</u>	<u>Inversiones</u>	<u>Dividendos</u>
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	5.790	2.464	121	1.140
Alta Velocidad España Portugal, AEIE	-	-	-	-

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

(b) Clientes por ventas y prestaciones de servicios

El detalle por conceptos de esta partida a 31 de diciembre de 2008 es como sigue:

	Miles de euros
Inversiones en la Red de Titularidad del Estado	386.634
Administración, gestión y mantenimiento de la Red de Titularidad del Estado	138.676
Cánones Ferroviarios y otros conceptos	85.221
	610.531
Deterioro de valor de créditos comerciales	(296)
	<b>610.235</b>

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

En esta cuenta se incluyen, entre otros conceptos, los importes facturados y pendientes de cobro a SEITTSA a 31 de diciembre de 2008, así como los importes devengados y pendientes de facturar a SEITTSA a dicha fecha en relación con las inversiones ejecutadas por ADIF en la Red Convencional y en el tramo Ourense - Santiago de Compostela de la línea de alta velocidad Madrid - Galicia que forman parte de la Red de Titularidad del Estado, de acuerdo con los Convenios suscritos entre ambas entidades y el Ministerio de Fomento (véase nota 1 (d)). A continuación se presenta un desglose por conceptos de estas partidas a 31 de diciembre de 2008:

	Miles de euros
Liquidación de las Inversiones en los ejercicios 2005 y 2006 en el Tramo Ourense-Santiago de la línea de alta velocidad a Galicia	21.810
Inversiones en el ejercicio 2008 en el Tramo Ourense-Santiago de la línea de alta velocidad a Galicia	94.081
Inversiones en el ejercicio 2008 en la red convencional de titularidad del Estado	187.101
Ingresos pendientes de facturar	
Inversiones en el ejercicio 2007 en el Tramo Ourense-Santiago de la línea de alta velocidad a Galicia	13.994
Inversiones en el ejercicio 2007 en la red convencional de titularidad del Estado	41.087
Liquidación de las inversiones en el ejercicio 2008 en la red convencional de titularidad del Estado	21.269
Liquidación de las inversiones en el ejercicio 2008 en el tramo Ourense-Santiago de la línea de alta velocidad a Galicia	7.292
	<b>386.634</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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, aprobó en su reunión del 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 ascendió a un total de 320.733 miles de euro, IVA incluido. Del citado importe, 298.839 miles de euros han sido cobradas en el mes de enero del ejercicio 2008 y el importe nominal restante, que asciende a 21.895 miles de euros, ha sido cobrado en enero del ejercicio 2009 y forma parte del saldo de la cuenta de "Clientes por ventas y prestaciones de servicios" valorado a su coste amortizado, que asciende a 21.810 miles de euros.

Con fecha 3 de abril de 2008 la Comisión de Seguimiento aprobó las liquidaciones de los ejercicios 2005 y 2006 por las inversiones de mejora y reposición en la Red Convencional, por importes de 518.594 y 349.583 miles de euros, respectivamente, IVA incluido. Estas cifras han sido cobradas en el ejercicio 2008.

La IGAE ha emitido, con fecha 12 de noviembre de 2008 el informe de liquidación por las inversiones realizadas por ADIF en el ejercicio 2007 en el tramo Ourense-Santiago de la línea de alta velocidad a Galicia. El importe total de la liquidación por las inversiones realizadas asciende a 328.929 miles de euros, IVA incluido. Dicha liquidación fue aprobada por la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa el 28 de julio de 2009. Del importe resultante de la liquidación, queda pendiente de facturar y cobrar un total de 13.994 miles de euros, cifra sin IVA, que forma parte integrante del saldo de "Clientes por ventas y prestaciones de servicios".

Con fecha 28 de abril de 2009 la IGAE ha emitido informe definitivo de liquidación de las inversiones de mejora y reposición realizadas por ADIF en el ejercicio 2007 en la Red Convencional. El importe total de esta liquidación asciende a 484.858 miles de euros y fue aprobada por la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa en su sesión del 28 de julio de 2009. La Entidad Dominante incluye por este concepto en la cifra de "Clientes por prestaciones y servicios" el importe pendiente de facturación y cobro por valor de 41.087 miles de euros, cifras sin IVA.

En relación con los derechos de cobro correspondientes a las inversiones ejecutadas en el ejercicio 2008, 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

En esta cuenta se incluyen los importes facturados al Ministerio de Fomento y pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2008 por la administración, gestión y mantenimiento de la Red de Titularidad del Estado en el ejercicio 2008 de acuerdo a lo establecido en el Contrato Programa 2007-2010 (véase notas 1(b) y 14)

La IGAE emitió, con fecha 12 de noviembre de 2008 el informe de control financiero relativo a la liquidación del ejercicio 2007 por la administración de la Red de Titularidad del Estado. De esta liquidación se deduce una pérdida inferior a la prevista en el Contrato - Programa por importe de 39.878 miles de euros, de acuerdo con el siguiente detalle:

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

Según lo establecido en la cláusula 13 del Contrato - Programa (véase nota 1 (b)), en función de la cuantía y sentido de las desviaciones entre las pérdidas previstas y reales, la Comisión de Seguimiento propondrá al Ministerio de Fomento, por si lo estima oportuno, el incremento o disminución de las inversiones previstas en la Red de Titularidad del Estado. La Comisión de Seguimiento del Contrato Programa aprobó en su sesión de fecha 28 de julio de 2009 la liquidación por la administración de la Red de Titularidad del Estado correspondiente al ejercicio 2007, sin ponerse de manifiesto ninguna discrepancia con los importe reflejados en estas Cuentas Anuales.

Por lo que respecta a la liquidación de los gastos realizados en 2008 por la Entidad Dominante en la actividad de administración de la Red de Titularidad del Estado, al cierre del ejercicio no se ha procedido a su liquidación. No obstante, la Dirección de la Entidad Dominante considera que de la misma no surgirán diferencias significativas con respecto a las cifras incluidas en estas Cuentas Anuales.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

Al cierre del ejercicio 2008 se encuentra pendiente de cobro del Ministerio de Fomento por la administración de la Red de Titularidad del Estado realizada en el ejercicio 2008 un total de 138.676 miles de euros, IVA incluido. Dicho importe ha sido cobrado en el mes de enero de 2009.

b.3) Cánones Ferroviarios y otros conceptos

La cuenta "Clientes por ventas y prestaciones de servicios" incluye el saldo liquidado y pendiente de cobro a 31 de diciembre de 2008 en concepto de cánones ferroviarios por importe de 28.986 miles de euros y los ingresos devengados y pendientes de liquidación a dicha fecha por el mismo concepto por importe de 24.878 miles de euros (véase nota 14 (a)).

También recoge el importe liquidado y pendiente de cobro en concepto de Tasa de Seguridad del Transporte Ferroviario de Viajeros, que asciende a 3.508 miles de euros al cierre del ejercicio.

(c) Deudores varios

El detalle de la composición de este epígrafe del balance de situación a 31 de diciembre de 2008 es como sigue:

	Miles de euros
Convenios con operadores ferroviarios	101.470
Convenios Comunidades Autónomas	31.267
Alquiler de fibra óptica	25.001
Por obras por cuenta de terceros	12.853
Por servicios terminales de mercancías	21.252
Por otros alquileres	18.560
Otros conceptos	21.526
Ingresos pendientes de facturar	
Convenios con operadores ferroviarios	25.382
Por alquiler de fibra óptica	13.219
Otros	9.063
	<b>279.593</b>
Deterioro de valor por créditos comerciales	(33.509)
	<b>246.084</b>

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

El movimiento de las correcciones valorativas por deterioro de los saldos a cobrar a corto y largo plazo durante el ejercicio 2008 es como sigue:

	Miles de euros	
	No corriente	Corriente
Saldos al 31 de diciembre de 2007	(7.570)	(27.852)
Ajustes por adaptación al NPGC	820	-
Saldos al 1 de enero de 2008	(6.750)	(27.852)
Aumentos por efecto financiero 2008	(352)	-
Dotaciones	(746)	(9.191)
Reversiones y/o aplicaciones	3.233	3.238
Saldos al 31 de diciembre 2008	<b>(4.615)</b>	<b>(33.805)</b>

(d) Administraciones Públicas

El epígrafe de Administraciones Públicas deudoras a corto plazo presenta a 31 de diciembre de 2008 el siguiente desglose:

	Miles de euros
Activo por impuesto corriente (nota 13 (a))	27.910
Otros créditos con las Administraciones Públicas	593.174
Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo	442.688
Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas	148.923
Otros conceptos	1.563
	<b>621.084</b>

- d.1) El epígrafe Activo por impuesto corriente corresponde al crédito con Hacienda Pública por la devolución de impuestos derivado de retenciones y pagos a cuenta del impuesto sobre sociedades.
- d.2) El epígrafe Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo incluye por importe de 375.354 miles de euros la cantidad a cobrar por las liquidaciones de IVA de la Entidad relativas al ejercicio 2008. Adicionalmente incluye por importe de 67.145 miles de euros el IVA soportado de las certificaciones parciales de obra pendientes de pago a 31 de diciembre de 2008 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

d.3) El saldo a cobrar a corto plazo por subvenciones y ayudas concedidas recoge, tal y como se indica en la nota 6.1(b), los importes devengados por ayudas europeas a 31 de diciembre de 2008 y cuyo cobro se espera hacer efectivo en 2009 según el siguiente desglose:

	Miles de euros
Fondos de Cohesión Alta Velocidad	4.601
F.E.D.E.R. Alta Velocidad	53.299
FONDOS R.T.E Alta Velocidad	18.094
F.E.D.E.R. Red de Titularidad del Estado y activos propios	72.929
	<b>148.923</b>

Durante el ejercicio 2008 la Entidad ha cancelado los saldos a cobrar con el Estado por los siguientes conceptos e importes (véase nota 1(b)):

	Miles de Euros
Liquidación Aportaciones del Estado a Renfe 2001-2004	132.939
Estado Deudor por intercambio de activos	91.931
	<b>224.870</b>

El Estado, en aplicación de lo establecido en la Ley de Presupuestos del Estado para el ejercicio 2008 ha asumido con fecha 1 de enero de 2008 deuda de ADIF con el BEI por importe de 224.870 miles de euros. Este concepto, al no suponer un flujo de tesorería, no ha sido considerado en la elaboración del estado de flujos de efectivo.

(7) Existencias

Las existencias reflejadas en este epígrafe del balance de situación a 31 de diciembre de 2008 corresponden básicamente, a materiales adquiridos para su incorporación a los procesos de mantenimiento y construcción de la Red de Titularidad del Estado y de Titularidad de ADIF.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

El detalle de su composición al cierre del ejercicio 2008 es el siguiente:

	Miles de euros
Materiales destinados a la Red de Titularidad del Estado	69.527
Materiales destinados a la Red de Titularidad de ADIF	29.666
Otros materiales	1.905
Materias primas	592
Productos terminados	444
Solares	8.272
Anticipos de proveedores	1
Provisión por deterioro	(6.910)
	<b>103.497</b>

(8) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El detalle del efectivo y otros activos líquidos equivalentes a 31 de diciembre de 2008 es el siguiente:

	Miles de euros
Caja y Bancos	563.134
Inversiones financieras temporales de gran liquidez	1.144.055
	<b>1.707.189</b>

Las inversiones financieras temporales incluidas en este epígrafe corresponden a aquellas cuyo periodo entre la fecha de disposición y la de vencimiento es inferior a tres meses. El detalle de estas inversiones clasificadas por instrumento financiero a 31 de diciembre de 2008 es el siguiente:

Miles de euros				
Depósitos plazo fijo	Pagarés	Deuda Pública	TOTAL	Rentabilidad (mínima - máxima)
965.500	25.000	150.000	1.140.500	2,55% - 5,8151%
			1.140.500	
			3.555	
			1.144.055	

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

(9) Fondos propios

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

(a) Aportación patrimonial

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

La cuenta "Otras aportaciones patrimoniales", recoge, principalmente, las aportaciones patrimoniales del Estado a la Entidad Dominante con objeto de dotar a ésta de los recursos propios necesarios para llevar a cabo las inversiones en las líneas de alta velocidad cuya construcción y administración tiene encomendadas. La aportación que figura en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2008 asciende a 1.352.277 miles de euros, que han sido desembolsados en su totalidad a 31 de diciembre de 2008. 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 2008

(b) Reservas y resultados de ejercicios anteriores

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

	Reservas y resultados de ejercicios anteriores de la Entidad Dominante				Reservas de sociedades consolidadas	Reservas de sociedades puestas en equivalencia	Total reservas y resultados de ejercicios anteriores
	Reservas por pérdidas y ganancias actuariales	Reservas de la Entidad Dominante	Otras Reservas de la Entidad Dominante	Resultados de ejercicios anteriores			
Saldo al 31 de diciembre de 2007	-	245.570	25.735	(194.969)	(1.462)	5.194	80.068
Ajustes por adaptación al N.P.G.C.	-	(140.643)	-	-	-	1.107	(139.536)
Ajustes por cambios de criterio y otras variaciones	-	5.842	-	-	(1.450)	1.450	5.842
Saldo ajustado al 1 de enero de 2008	-	110.769	25.735	(194.969)	(2.912)	7.751	(53.626)
Reconocimiento de pérdidas y ganancias actuariales	(1.075)	-	-	-	-	-	(1.075)
Distribución de dividendos	-	-	12.560	-	(3.814)	(8.746)	-
Adquisición de participaciones a socios externos	-	-	-	-	(122)	-	(122)
Otras operaciones con socios y propietarios	-	-	(9.357)	(88.646)	4.757	11.158	(82.088)
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2008</b>	<b>(1.075)</b>	<b>110.769</b>	<b>28.938</b>	<b>(283.615)</b>	<b>(2.091)</b>	<b>10.163</b>	<b>(136.911)</b>

Los movimientos en el ejercicio 2008 en el epígrafe de Reservas y resultados de ejercicios anteriores vienen derivados fundamentalmente de la adaptación al vigente Plan General de Contabilidad, y de la distribución del resultado del ejercicio anterior.

Derivado de la disposición transitoria primera del R.D. 1514/2007 de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, la Entidad ha reconocido en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos" una dotación a la provisión por las obligaciones comprometidas en relación con el ERE 2006-2010 por el valor actual de la mejor estimación a pagar a lo largo del periodo restante del Plan Social por indemnizaciones por cese voluntario a los empleados susceptibles de acogerse a dicho plan, y que no lo hubieran hecho a 31 de diciembre de 2007. Esta dotación adicional se ha valorado en 146.035 miles de euros que han sido imputados con cargo a la partida de "Reservas de la Entidad Dominante" (véase nota 11).

Asimismo, se ha registrado con cargo a "Reservas de la Entidad Dominante" a la fecha de transición, entre otros conceptos, el importe de la cancelación de las diferencias positivas de cambio no realizadas existentes a 31 de diciembre de 2007, netas de su efecto impositivo, por valor de 5.392 miles de euros (véase nota 23(b)).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

El movimiento en el epígrafe de reservas por pérdidas y ganancias actuariales corresponde a la variación en el ejercicio 2008 del valor del pasivo actuarial estimado a 31 de diciembre de 2008 como consecuencia del cambio de las hipótesis de crecimiento del índice de precios al consumo en los años 2001 a 2008 utilizados en el proceso de externalización de los compromisos de pensiones y jubilaciones anticipadas (véase nota 11).

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

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

Sociedad dependiente	Reservas en sociedades consolidadas
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	261
REDALSA, S.A.	521
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A.(TIFSA)	(2.181)
Equipamientos de Espacios y Estaciones, S.A.(EQUIDESSA)	(692)
	<u>(2.091)</u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

Sociedades multigrupo o asociadas	Reservas de sociedades puestas en equivalencia
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	938
Alta Velocidad España-Portugal AEIE	(55)
Cartagena Ave, S.A.	(19)
Murcia Ave, S.A.	(5)
SLISA	444
Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	2.693
Areas Comerciales En Estaciones, S.A.	(9)
Nuevas Estaciones Ferroviarias, S.A.	(77)
Renfurbis, S.A.	314
Promociones Residencial Sofetral, S.A.	20
Tricefalo, S.A.	(154)
Bano Real, S.A.	256
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	(18)
Terralbina Inmobiliaria, S.A.	1.864
Aguilas Residencial, S.A.	1.326
Residencial Langa, S.A.	696
Centro Estación Miranda, S.A.	(12)
Desarrollo Inmobiliario Castilla-La Mancha, S.A.	53
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.	(120)
Promociones Inmobiliarias Renfapex 2000, Sa.	254
Vias Y Desarrollos Urbanos, S.A.	589
Inarenas Proyectos Inmobiliarios, S.A.	22
Necsoen, S.A.	(21)
Leon A.V. 2003 S.A.	(12)
Logroño Integración del Ferrocarril, S.A.	(9)
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	(5)
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.	287
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	1
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A.	(10)
Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A.	1
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	983
Otras sociedades	(51)
	10.163

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

(c) Resultados atribuibles a la Entidad Dominante

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

Sociedad	Resultado atribuido a la Entidad Dominante	Resultados atribuidos a socios externos
Entidad Dominante ADIF	(15.826)	-
Sociedades dependientes		
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	388	-
REDALSA, S.A.	832	768
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA)	2.073	3.334
Equipamientos de Espacios y Estaciones, S.A. (EQUIDESSA)	(257)	-
	3.036	4.102
Resultado aportado por sociedades puestas en equivalencia (nota 5)	7.510	-
Resultado del ejercicio	(5.280)	4.102

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

La Dirección de la Entidad Dominante propone la aplicación de las pérdidas del ejercicio 2008, por importe de 3.511 miles de euros, al epígrafe de "Resultados de ejercicios anteriores" del capítulo de Fondos Propios.

(e) Socios Externos

El detalle y movimiento de este epígrafe durante el ejercicio 2008, es como sigue:

	Saldo a 31 de diciembre de 2007	Ajustes por cambio de criterio (nota 2(d))	Saldo a 1 de enero de 2008	Atribución de resultados	Dividendos	Adquisición de participaciones por la Entidad Dominante y otros movimiento	Total reservas y resultados de ejercicios anteriores
COMPERSA	8.108	(8.108)	-	-	-	-	-
TIFSA	5.606	-	5.606	3.334	(1.904)	2.113	9.149
REDALSA	2.459	-	2.459	768	-	-	3.227
EMFESA	1.374	-	1.374	-	(721)	(653)	-
	17.547	(8.108)	9.439	4.102	(2.625)	1.460	12.376

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

(10) Subvenciones, donaciones y legados

El saldo de este capítulo del balance de situación al 31 de diciembre de 2008 adjunto recoge, las subvenciones de capital pendientes de imputar a resultados.

El movimiento registrado durante el ejercicio 2008 es como se detalla a continuación:

(Datos en miles de euros)

	Fondos COHESION	Fondos FEDER	Fondos RTE	Otras subvenc. de capital	Total Subvenciones de capital
Saldo a 1 de enero de 2008	3.737.202	797.011	100.184	83.888	4.718.285
Fondos europeos devengados en el ejercicio 2008	7.310	14.308	316	-	21.934
Subvenciones financiadas por Contrato Programa 2007-2010	-	-	-	8.233	8.233
Otras subvenciones de capital devengadas en el ejercicio 2008	-	-	-	11.540	11.540
Efecto impositivo por las subvenciones de capital devengadas en el ejercicio 2008 (nota 13)	(2.193)	(4.292)	(95)	(5.695)	(12.275)
Imputación a resultados del ejercicio de subvenciones de capital (nota 18)	(19.020)	(7.441)	(203)	(2.159)	(28.823)
<b>Saldos al 31 de diciembre de 2008</b>	<b><u>3.723.299</u></b>	<b><u>799.586</u></b>	<b><u>100.202</u></b>	<b><u>95.807</u></b>	<b><u>4.718.894</u></b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

(a) Fondos de Cohesión

La situación de los Fondos de Cohesión a 31 de diciembre de 2008 sin considerar el efecto impositivo e incluyendo los importes devengados por deudas transformables en subvenciones, se refleja a continuación:

(Datos en miles de euros)

TRAMO	AYUDAS CONCEDIDAS	SUBVENCIONES DEVENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (Nota 12.2)	COBROS RECIBIDOS
L.A.V. Madrid- Barcelona-Frontera francesa	3.388.948	3.388.474	-	3.019.786
Madrid-Lérida	2.109.313	2.111.545	-	2.011.295
Lérida-Martorell	793.842	793.842	-	628.510
Martorell-Barcelonal	485.793	483.087	-	379.981
L.A.V. Madrid- Valladolid	1.573.788	1.512.324	-	1.271.995
L.A.V Madrid-Levante	574.640	523.881	37.995	465.203
Fondos Cohesión 2007-2013			55.927	55.927
<b>TOTAL</b>	<b>5.537.376</b>	<b>5.424.679</b>	<b>93.922</b>	<b>4.812.911</b>

(b) Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

La situación de los Fondos Europeos de Desarrollo Regional a 31 de diciembre de 2008 sin considerar el efecto impositivo, se detalla a continuación:

b.1) Ancho Convencional

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

(Datos en miles de euros)

PROGRAMA OPERATIVO	AYUDAS CONCEDIDAS	AYUDAS DEVENGADAS	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	122.797	86.175	2.310
MURCIA	65.332	65.332	48.922	7.048
VALENCIA	38.925	38.925	36.895	2.835
<b>TOTAL</b>	<b>425.308</b>	<b>421.067</b>	<b>314.277</b>	<b>26.538</b>

La columna "Cobros recibidos ADIF" incluye el importe correspondiente a las ayudas percibidas para la financiación de activos propios de la Entidad Dominante. Los restantes cobros recibidos corresponden,

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

básicamente, a la financiación de actuaciones en la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado.

Del importe "Ayudas devengadas" un total de 33.044 miles de euros corresponde a la cifra de ayudas que financian activos de ADIF al 31 de diciembre de 2008.

b.2) Ancho UIC (Alta Velocidad)

(Datos en miles de euros)

PROGRAMA OPERATIVO	GRAN PROYECTO	AYUDA CONCEDIDA	SUBVENCIONES DEVENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (nota 12.2)	COBROS RECIBIDOS
ANDALUCIA	Córdoba - Málaga	852.500	756.992	95.508	758.912
CASTILLA Y LEÓN	Segovia - Valladolid	193.256	61.919	131.337	169.394
MURCIA	Acceso Murcia	25.098	25.098	-	21.507
CASTILLA LA MANCHA	Acceso Toledo	67.127	38.869	28.258	63.771
VALENCIA	Acceso Alicante/Elche	99.402	99.402	-	94.432
CASTILLA Y LEÓN	Túneles de Pajares	283.995	-	283.995	283.995
ASTURIAS	Túneles de Pajares	44.479	-	44.479	42.254
FEDER 2007-2013		-	-	91.713	91.713
<b>TOTAL</b>		<b>1.565.857</b>	<b>982.280</b>	<b>675.290</b>	<b>1.525.978</b>

(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, sin considerar el efecto impositivo, es la siguiente:

(Datos en miles de euros)

TRAMO	AYUDAS CONCEDIDAS	SUBVENCIONES DEVENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (nota 12.2)	COBROS RECIBIDOS
L.A.V. Madrid-Barcelona-Frontera francesa	70.915	66.535	2.101	58.165
L.A.V. Madrid-Valladolid	20.603	20.603	-	18.573
L.A.V. Madrid-Levante	48.228	39.646	8.582	36.228
Nuevo Acceso Ferroviario a Asturias	3.192	3.192	-	3.192
L.A.V. Vitoria-Bilbao-San Sebastian y Valladolid-Burgos-Vitoria	103.690	16.702	6.742	18.681
L.A.V. Madrid-Extremadura	120.725	-	5.912	-
<b>TOTAL</b>	<b>367.353</b>	<b>146.678</b>	<b>23.337</b>	<b>134.839</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

(11) Provisiones para riesgos y gastos

El detalle por conceptos de los epígrafes del balance de situación de provisiones para riesgos y gastos corrientes y no corrientes a 31 de diciembre de 2008 es el siguiente:

	No corriente	Corriente
Obligaciones por prestaciones al personal	187.045	43.797
Planes de aportación definida	9.954	1.626
Planes de prestación definida	46.314	3.164
Premio de permanencia	20.739	830
Fondos para viajes de ocio del personal pasivo	25.575	2.334
Otras obligaciones por prestaciones al personal	130.777	39.007
Fondo para obligaciones derivadas del ERE	130.777	38.902
Otros conceptos	-	105
Otras Provisiones	25.232	123.257
Provisiones para otras responsabilidades	25.232	-
Provisiones para los costes de reposición de los espacios en cesión de uso (nota 3(n))	-	44.561
Provisiones por el 1% cultural	-	49.341
Otros conceptos	-	29.355
	<b>212.277</b>	<b>167.054</b>

El movimiento del capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" durante el ejercicio 2008 es como se detalla a continuación:

	Miles de euros						TOTAL
	Provisiones para gastos de personal						
	Premios de permanencia	Fondo para pagos derivados de ERE	Fondo para viajes de ocio del personal	Planes de aportación definida	Provisión para litigios y otras responsabilidades	Provisión para los costes de reposición de espacios en cesión de uso (nota 2(a))	
Saldos al 31/12/2007	18.963	27.183	21.115	10.075	47.587	44.561	169.484
Ajustes por adaptación al N.P.G.C.(nota 23(b))	-	134.306	-	-	-	-	134.306
Otras variaciones	-	-	-	-	(12.311)	-	(12.311)
Saldos al 1/1/2008	18.963	161.489	21.115	10.075	35.276	44.561	291.479
Dotaciones del ejercicio reconocidas en resultados	1.214	-	4.374	430	9.463	-	15.481
Efecto financiero del descuento	930	9.330	2.690	-	-	-	12.950
Pagos del ejercicio	-	-	-	-	(683)	-	(683)
Trasposos a c/p	(368)	(40.042)	(2.604)	(1.626)	-	(44.561)	(89.201)
Cancelaciones	-	-	-	-	(18.824)	-	(18.824)
Dotaciones del ejercicio reconocidas en el patrimonio neto	-	-	-	1.075	-	-	1.075
<b>Saldos a 31/12/2008</b>	<b>20.739</b>	<b>130.777</b>	<b>25.575</b>	<b>9.954</b>	<b>25.232</b>	<b>-</b>	<b>212.277</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

El epígrafe "Premios de permanencia" recoge el importe de la obligación de ADIF, conforme a su normativa laboral, de conceder un premio a los empleados en función de los años de servicio prestados a la Entidad. Este premio se consolida a los 30, 35 y 40 años de servicio y su cuantía, para el ejercicio 2008, viene establecida en el convenio colectivo suscrito el día 31 de marzo de 2008, para el periodo 2007-2008, por la Dirección de la Entidad Dominante y los representantes de los trabajadores. El importe registrado a 31 de diciembre de 2008 asciende a 21.569 miles de euros, de los cuales un total de 20.739 miles de euros se presentan en el capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" y 830 miles de euros en el de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo"

El valor del fondo a 31 de diciembre de 2008, se ha determinado mediante un estudio actuarial elaborado según el método de capitalización individual utilizando los siguientes parámetros técnicos: tipo de interés anual 4,53%, tasa de crecimiento anual del 2,3% y la tabla de permanencia en ADIF basada en la tabla actuarial PERM/F-2000.

En el epígrafe "Fondo para pagos derivados del ERE" se recoge el valor actual de los compromisos futuros devengados a 31 de diciembre de 2008 con vencimiento a largo plazo a dicha fecha como consecuencia del ERE 2006 - 2010 (véase nota 3(n)) por importe de 169.679 miles de euros, siendo el importe registrado a corto plazo por este concepto de 38.902 miles de euros, que se incluye en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo".

El expediente fue aprobado con fecha 9 de marzo de 2006 por la Dirección General de Trabajo del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, para el período 2006-2010 (en adelante, ERE 2006), autorizándose a la Entidad Dominante a extinguir los contratos de trabajo a un máximo de 2.500 trabajadores de su plantilla, que podrán acogerse voluntariamente al sistema de prejubilaciones y bajas incentivadas en las condiciones recogidas en el mismo. El ERE 2006 establece dos modalidades para la percepción de la indemnización. En la modalidad 1 se percibe una indemnización mensual por un periodo máximo de 24 meses y una final al fin del citado periodo. La modalidad 2 establece una percepción única en el momento de baja en la empresa. Su fecha de finalización será el día 31 de diciembre de 2010.

En el año 2008 se han producido 362 adhesiones, de las cuales 31 han correspondido a bajas incentivadas y 331 a prejubilaciones. Los pagos realizados en el ejercicio 2008 por la modalidad 2 citada ascienden a un total de 6.872 miles de euros y a 35.955 miles de euros por la modalidad 1.

El ajuste en el balance de apertura por adaptación al NPGC en el "Fondo para pagos derivados del ERE" ha ascendido a un total de 146.035 miles de euros y ha sido dotado contra Reservas (véase notas 9(b) y 23(b)). De este importe se ha registrado en el fondo a largo plazo un total de 134.306 miles de euros, y en el corto plazo un total de 11.729 miles de euros.

El importe de los gastos financieros por este concepto en 2008 es de 9.330 miles de euros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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 2008 con su personal y con el personal jubilado y prejubilado de RENFE, en relación con el derecho del personal cuando accede a la condición de pasivo de viajar en ferrocarril con unos precios reducidos. El importe total de este fondo asciende a 27.909 miles de euros, de los cuales 25.575 miles de euros tienen vencimiento a largo plazo, elevándose a 2.334 miles de euros el importe con vencimiento a corto plazo, que se presenta en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo".

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

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

El importe de los pagos realizados en el ejercicio 2008 por este concepto asciende a 2.288 miles de euros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

El epígrafe "Planes de aportación definida" corresponde al valor del pasivo actuarial estimado a 31 de diciembre de 2008 como consecuencia de la variación de las hipótesis de crecimiento del índice de precios al consumo en los años 2001 a 2008 utilizadas en el proceso de externalización de los compromisos por complemento de pensiones y jubilaciones anticipadas. El importe total de este fondo asciende a 11.580 miles de euros, de los cuales 1.626 miles de euros se presentan en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" y han sido abonados en el mes de enero de 2009. Estos compromisos tienen su origen en la obligación de Renfe de complementar la pensión mensual de la Seguridad Social al personal que hasta el 31 de diciembre de 1990 se jubiló forzosamente al cumplir 64 años, con una renta vitalicia, transmisible e igualmente mensual, equivalente a la diferencia entre su base reguladora y la que le hubiese correspondido de haberse jubilado a los 65 años. Por otro lado, en ofrecimiento de jubilaciones anticipadas anteriores al expediente de regulación de empleo de 1992, Renfe adquirió la obligación de complementar en dos puntos la base reguladora, con un límite de diez, de la pensión de los solicitantes que, por no alcanzar la edad o años de servicio exigidos, no obtuvieron pensión de la Seguridad Social por el 100% de la misma. Esta renta a cargo de Renfe es revalorizable anualmente de acuerdo con los porcentajes y normativa que fija la Seguridad Social para la mejora de sus pensiones.

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

El epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" recoge, además de los conceptos citados anteriormente, la provisión por el importe pendiente de pago para la aportación al Patrimonio Histórico Español, regulada por la Ley 16/1985 y el R.D. 111/1986 por importe de 49.341 miles de euros, así como el valor estimado de los intereses de demora en el pago de certificaciones de obras y expropiaciones por importe de 25.944 miles de euros.

Adicionalmente, la Entidad Dominante ha concedido avales a terceros por un importe total de 154.187 miles de euros. La Dirección del Grupo no espera que surjan pasivos exigibles de cuantía significativa, como consecuencia de las referidas garantías.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

(12) Pasivos financieros

La composición de los pasivos financieros a 31 de diciembre de 2008 es la siguiente:

	Miles de euros		Total
	Deudas con entidades de crédito	Derivados y otros	
Pasivos financieros a largo plazo			
Débitos y partidas a pagar	4.047.273	848.819	4.896.092
<b>Total pasivos financieros a largo plazo</b>	<b>4.047.273</b>	<b>848.819</b>	<b>4.896.092</b>
Pasivos financieros a corto plazo			
Débitos y partidas a pagar	73.940	1.515.100	1.589.040
<b>Total pasivos financieros a corto plazo</b>	<b>73.940</b>	<b>1.515.100</b>	<b>1.589.040</b>

Estos importes se desglosan en los epígrafes de balance siguientes:

	Miles de euros		Total
	Deudas con entidades de crédito	Derivados y otros	
Pasivos financieros no corrientes			
Deudas a largo plazo	4.047.273	848.819	4.896.092
<b>Total pasivos financieros a largo plazo</b>	<b>4.047.273</b>	<b>848.819</b>	<b>4.896.092</b>
Pasivos financieros corrientes			
Deudas a corto plazo	73.940	969.359	1.043.299
Deudas con empresas multigrupo y asociadas		6.501	6.501
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		539.240	539.240
<b>Total pasivos financieros a corto plazo</b>	<b>73.940</b>	<b>1.515.100</b>	<b>1.589.040</b>

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

12.1 Deudas con Entidades de Crédito

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

Al 31 de diciembre de 2008 el detalle de las deudas financieras del Grupo con entidades de crédito, a corto y largo plazo, es como sigue:

	Interés	Miles de euros		Saldo dispuesto al tipo de cambio al 31/12/08
		Vencimiento		
		A corto plazo	A largo plazo	
Préstamos en moneda extranjera (francos suizos)	2,03% a 3,96%	29.182	45.555	74.737
Préstamos en euros	3,349% a 5,34%	-	4.001.718	4.001.718
Pólizas de crédito	Euribor+0,30%/0,50%	1.414	-	1.414
Intereses devengados pendientes de vencimiento		43.344	-	43.344
		<b>73.940</b>	<b>4.047.273</b>	<b>4.121.213</b>

Las pólizas de crédito, mantenidas por sociedades dependientes, son dos, cada una con un límite de 3.000 miles de euros y cuyos vencimientos son el 18 de mayo de 2009 y el 21 de diciembre de 2009.

Al 31 de diciembre de 2008, el límite de las líneas de crédito que ADIF tenía concedidas por entidades financieras, asciende a un importe total de 60.101 miles de euros, que al cierre del ejercicio 2008 no están dispuestas, ni han sido utilizadas durante este ejercicio. El vencimiento de las pólizas de crédito es a corto plazo con renovación tácita anual para ciertas pólizas con un límite establecido de renovaciones.

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

Ejercicio	Miles de euros
2009	30.596
2010	27.068
2011	18.486
2012	8.333
Después de 2012	3.993.386
	<b>4.077.869</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

El tipo de interés medio del pasivo del Grupo ADIF al 31 de diciembre de 2008 es del 4,53 % anual.

Con efectos 1 de enero de 2008, según lo indicado en la Ley General de Presupuestos del Estado de 2008, el Estado ha asumido deuda de ADIF con el Banco Europeo de Inversiones por importe de 224.870 miles de euros (véase nota 6.2.(d)). Este concepto, al no suponer un flujo de tesorería, no ha sido considerado en la elaboración del estado de flujos de efectivo.

12.2 Otros pasivos financieros

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

	Miles de euros	
	<u>No corriente</u>	<u>Corriente</u>
Deudas transformables en subvenciones	792.549	-
Deudas financieras con Administraciones Públicas	6.307	1.101
Ayudas FEDER devengadas pendientes de liquidar		
Inversiones Red de Titularidad Estado	44.799	68.714
Proveedores de inmovilizado	-	899.396
Depósitos y Fianzas	5.164	148
	<u><b>848.819</b></u>	<u><b>969.359</b></u>

La cuenta "Deudas transformables en subvenciones" presenta el siguiente desglose por tipo de ayudas europeas a 31 de diciembre de 2008 (véase nota 10):

	Miles de euros
Fondos de Cohesión	93.922
FEDER	675.290
RTE	23.337
	<u><b>792.549</b></u>

En esta cuenta se registran los importes cobrados o pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2008 por ayudas europeas otorgadas para la financiación de la infraestructura ferroviaria y que se reclasificarán a los epígrafes de patrimonio neto y pasivo por impuesto diferido cuando se hayan cumplido las condiciones establecidas en su concesión.

El saldo de la cuenta "Ayudas FEDER devengadas y pendientes de liquidar por inversiones Red de titularidad Estado" recoge el importe pendiente de liquidar al Ministerio de Fomento y a cobrar a SEITTSA en concepto de ayudas FEDER devengadas y pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2008 que financian inversiones de mejora y reposición en la Red de Titularidad del Estado.

Asimismo, el saldo a 31 de diciembre de 2008 de la cuenta de proveedores de inmovilizado recoge la deuda por obras en activos propios por importe de

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

350.763 miles de euros y por inversiones realizadas por cuenta del Estado en la Red Ferroviaria de su titularidad por importe de 190.338 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 342.428 miles de euros y de acreedores por expropiaciones por 15.847 miles de euros.

**12.3 Deudas con empresas multigrupo y asociadas**

El detalle del saldo de estas cuentas del pasivo corriente del balance de situación al 31 de diciembre de 2008 adjunto, es el siguiente:

	Miles de euros	
	Deudas con empresas multigrupo y asociadas	Proveedores, empresas multigrupo y asociadas
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	-	966
Águilas Residencial, S.A.	(14)	-
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	-	194
Áreas Comerciales en Estaciones	1.751	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	3.731	5.762
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	-	13.906
Necsa, Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	1.034	88
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)	-	1.076
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A.	(1)	-
	<b>6.501</b>	<b>21.942</b>

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

**12.4 Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar**

El detalle del saldo de estas cuentas del pasivo corriente del balance de situación al 31 de diciembre de 2008 adjunto, es el siguiente:

	Miles de euros
Proveedores y acreedores varios	438.268
Proveedores, empresas multigrupo y asociadas (véase nota 12.3)	21.942
Personal	24.124
Administraciones Públicas	35.780
Anticipos de clientes	19.126
	<b>539.240</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

El epígrafe de Administraciones Públicas presenta el siguiente desglose a 31 de diciembre de 2008:

	Miles de euros
Pasivos por impuesto corriente	2.290
Retenciones a cuenta del I.R.P.F. y Arrendamientos Urbanos	11.005
I.V.A.	1.856
Organismos de la Seguridad Social acreedores	12.601
Seguridad Social a cargo de la empresa pendiente de liquidar	7.984
Otras	44
	<b>35.780</b>

(13) Situación fiscal

El detalle de los saldos con Administraciones Públicas a 31 de diciembre de 2008 es como sigue:

	(Datos en miles de euros)	
	No corriente	Corriente
<b>Activos</b>		
Activos por impuesto diferido	16.940	-
Activos por impuesto corriente (nota 6.2.(d))	-	27.910
Impuesto sobre el valor añadido y similares (nota 6.2.(d))	-	442.688
Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas (notas 6.1.(b) y 6.2.(d))	843.554	148.923
Otros conceptos	-	1.563
<b>Total activos</b>	<b>860.494</b>	<b>621.084</b>
<b>Pasivos</b>		
Pasivos por impuesto corriente	-	2.290
Pasivos por impuesto diferido	2.016.622	-
Impuesto sobre el valor añadido	-	1.856
Seguridad Social	-	20.585
Retenciones	-	11.005
Otros conceptos	-	44
<b>Total pasivos</b>	<b>2.016.622</b>	<b>35.780</b>

(a) Impuesto sobre beneficios

Durante los ejercicios 2000 a 2004, ambos inclusive, la Entidad Dominante declaró por el Impuesto sobre Sociedades en régimen de consolidación fiscal con sus sociedades dependientes.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

No obstante, en los ejercicios 2005 y 2006, la Entidad Dominante tributó por el régimen individual por la pérdida del régimen de consolidación fiscal como consecuencia del proceso de segregación de Renfe Operadora.

Desde el ejercicio 2007 la Entidad Dominante ha vuelto a tributar en el régimen de consolidación fiscal con su sociedad dependiente "Equidesa", de la que posee el 100 % del capital social.

La base imponible determinada conforme a la legislación fiscal estará sujeta a un gravamen del 30 %. De la cuota resultante podrán practicarse ciertas deducciones y bonificaciones. Debido al diferente tratamiento que la legislación fiscal establece para determinadas operaciones, el resultado contable difiere de la base imponible fiscal. A continuación se incluye una conciliación entre el resultado contable consolidado del ejercicio 2008 y la base imponible agregada que conforma la declaración consolidada del Impuesto sobre Sociedades de la Entidad dominante y del resto de sociedades consolidadas, que se presentará tras la aprobación de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2008. Asimismo también se incluye la estimación de la base imponible del grupo fiscal.

Miles de euros

	Cuenta de Pérdidas y Ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto		
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Tótal
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			(1.178)			(466)
Correcciones por impuestos sobre Sociedades			883			31
Saldo de ingresos y gastos antes de impuestos sobre Sociedades			(295)			(435)
Diferencias permanentes	12.810	(6.495)	6.315	-	-	-
Diferencias permanentes de los ajustes de consolidación	12.560	(7.711)	4.849	-	-	-
Diferencias temporarias						
- Con origen en el ejercicio	202.062	(140.643)	61.419	1.075	(40.917)	(39.842)
- Con origen en el ejercicio (de ajustes de consolidación)	8.185	(208)	7.977	251	(790)	(539)
- Con origen en ejercicios anteriores	-	(103.374)	(103.374)	40.816		40.816
Total diferencias temporarias			(33.978)			435
<b>Base imponible agregada del grupo:</b>			<b>(23.109)</b>			<b>-</b>
Del grupo fiscal:						
ADIF			(42.337)			
Equidesa			(257)			
Emfesa			563			
Tifsa			16.069			
Redalsa			2.853			

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

	Miles de euros	
	Activos por impuesto corriente	Pasivos por impuesto corriente
Cuotas líquidas de sociedades con base imponible positiva	169	5.632
Retenciones y pagos cuenta	(28.079)	(3.342)
	27.910	2.290

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

	Miles de euros			
	Cuentas de Pérdidas y Ganancias		Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
- De ajustes de consolidación				
Por eliminación de márgenes internos	8.185	(208)	-	-
Por subvenciones, donaciones y legados de sociedades puestas en equivalencia	-	-	251	(790)
- Por pensiones	165.107	-	-	-
- Por subvenciones, donaciones y legados	-	-	-	(40.917)
- Ajuste primera adaptación NPGC por la dotación a la provisión por ERE 2006-2010	-	(146.035)	-	-
- Ajuste primera adaptación NPGC por diferencias de cambio no realizadas	-	5.392	-	-
- Resto	36.955	-	1.075	-
Diferencias temporarias con origen en el ejercicio	210.247	(140.851)	1.326	(41.707)
- Por amortizaciones	-	(54)	-	-
- Por pensiones	-	(77.254)	-	-
- Por subvenciones, donaciones y legados	-	-	40.816	-
- Resto	-	(26.066)	-	-
Diferencias temporarias con origen en ejercicios anteriores	-	(103.374)	40.816	-

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

	Miles de euros
Impuesto corriente	5.800
Impuesto diferido	(4.917)
	883

La base imponible negativa del grupo fiscal, generada en el ejercicio 2008 asciende a 42.594 miles de euros y su plazo máximo de compensación corresponde al ejercicio 2023.

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

<u>Ejercicio</u>	<u>Entidad de origen</u>	<u>Miles de euros</u>	<u>Plazo máximo para compensar</u>
1998	Renfe	63.663	2013
1998	Equidesa	47	2013
1999	Renfe	105.053	2014
2000	Renfe	69.889	2015
2000	Equidesa	157	2015
2001	Renfe	27.796	2016
2001	Equidesa	36	2016
2002	Equidesa	4	2017
2003	Equidesa	7	2018
2004	GIF	49.741	2019
2004	Equidesa	5	2019
2005	ADIF	136.218	2020
2005	Equidesa	47	2020
2006	ADIF	113.053	2021
2006	Equidesa	46	2021
2007	ADIF	94.413	2022
		660.175	

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.

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:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

<u>Ejercicio</u>	<u>Entidad de origen</u>	<u>Miles de euros</u>	<u>Plazo máximo para compensar</u>
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	2.859	2014
2008	ADIF	3.768	2015
		15.549	

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.

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

<u>Ejercicio</u>	<u>Entidad de origen</u>	<u>Miles de euros</u>	<u>Plazo máximo para compensar</u>
2001	GIF	1.216	2016
2002	GIF	673	2017
2003	GIF	692	2018
2004	GIF	405	2019
2005	ADIF	115	2020
2006	ADIF	194	2021
2007	ADIF	710	2022
2008	ADIF	556	2023
		4.561	

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

El epígrafe de pasivos por impuesto diferido cuyo plazo de realización o reversión es superior a 12 meses corresponde a los impuestos diferidos derivados de subvenciones de capital que a 31 de diciembre de 2008 asciende a 2.016.622 miles de euros

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

El movimiento registrado durante el ejercicio 2008 de los activos por impuesto diferido, correspondientes a las sociedades dependientes, es como se detalla a continuación:

	Miles de Euros				
	Saldo al 31.12.07	Cambio de criterio (nota 2(d))	Adiciones	Reversiones	Saldo al 31.12.08
Diferencias temporarias deducibles	14.550	(234)	2.868	(244)	16.940

El movimiento registrado durante el ejercicio 2008 de los pasivos por impuesto diferido, desglosado por su origen, es como se detalla a continuación:

	(Datos en miles de euros)						
	Fondos COHESION	Fondos FEDER	Fondos RTE	Otras subvenciones de capital	Total Subvenciones de capital	Diferencias de cambio	Total
Saldos al 31 de diciembre de 2007	-	-	-	-	-	-	-
Ajustes derivados del NPGC (nota 23 (b))	1.601.658	341.576	42.936	30.421	2.016.591	2.311	2.018.902
Saldo a 1 de enero de 2008	1.601.658	341.576	42.936	30.421	2.016.591	2.311	2.018.902
Adiciones en 2008	2.193	4.292	95	5.695	12.275	-	12.275
Disminuciones por imputación a resultados del ejercicio (subvenciones de capital) (Nota 18)	(8.151)	(3.189)	(87)	(817)	(12.244)	-	(12.244)
A otros epígrafes de la cuenta de pérdidas y ganancias	-	-	-	-	-	(2.311)	(2.311)
<b>Saldos al 31 de diciembre de 2008</b>	<b>1.595.700</b>	<b>342.679</b>	<b>42.944</b>	<b>35.299</b>	<b>2.016.622</b>	<b>-</b>	<b>2.016.622</b>

**(b) Impuesto sobre el valor añadido**

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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.

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:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

- Impuesto sobre el Valor añadido:

<u>Ejercicio</u>	<u>Situación</u>	<u>Importe de las actas (1) (miles de euros)</u>
Ejercicio 1998	Sentencia firme estimatoria de la Audiencia Nacional de 11 de septiembre de 2008 que anula las liquidaciones	110.434
Ejercicios 1999 y 2000	Sentencia firme estimatoria de la Audiencia Nacional de 11 de septiembre de 2008 que anula las liquidaciones	142

*(1) Incluye cuota e intereses*

- Impuesto sobre Sociedades:

<u>Ejercicio</u>	<u>Situación</u>	<u>Importe de las actas (miles de euros)</u>
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 recurrió 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 también se procedió a presentar recurso contencioso administrativo ante la Audiencia Nacional 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

La Audiencia Nacional ha estimado la pretensión del ADIF mediante sentencia firme de 11 de septiembre de 2008 que anula las Resoluciones del Tribunal Económico-Administrativo Central y las liquidaciones de la Agencia Tributaria por el Impuesto sobre el Valor añadido, ejercicios 1998, 1999 y 2000.

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

Al 31 de diciembre de 2008, el Grupo tiene abiertos a inspección los ejercicios correspondientes al periodo 1998-2008 para el Impuesto sobre el Valor Añadido y 1998-2000 y 2004-2008 para el Impuesto sobre Sociedades.

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

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

(14) Importe neto de la cifra de negocios

El detalle del importe neto de la cifra de negocios de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2008, es como sigue:

	Miles de euros
Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios	285.837
Canon por utilización de la red ferroviaria de interés general	217.031
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias	68.806
Prestaciones de servicios de consultoría y asistencia técnica	27.796
Obras, mantenimiento y conservación	25.612
Regeneración/Reciclaje de material ferroviario	13.975
Ingresos por administración de la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado	717.288
Ingresos por actuaciones de inversión en la Red de Titularidad del Estado	789.016
Tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros (nota 1(f))	14.893
	<hr/>
	<b>1.874.417</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

La distribución del importe neto de la cifra de negocios del ejercicio 2008 por los segmentos o actividades que desarrolla la Entidad Dominante se muestra en el cuadro adjunto:

	Cifra de Ingresos					Datos en miles de Euros	
	Canon por utilización de la Red de Interés General	Canon por utilización de estaciones y otras infraestructuras ferroviarias	Administración de la red ferroviaria de Titularidad el Estado	Actuaciones de inversión en la Red de Titularidad del Estado	Otros servicios	Tasa de seguridad del Transporte Ferroviario	Total
Administración Red Titularidad Estado	37.959	408	717.288	227.665	-	-	983.320
Construcción Red Titularidad Estado	-	-	-	231.316	-	-	231.316
Construcción y Administración Red de Altas prestaciones	179.072	2.354	-	316.915	-	-	498.341
Gestión otros activos de Titularidad de ADIF	-	66.044	-	13.120	-	14.893	94.057
Estaciones de viajeros	-	59.252	-	356	-	-	59.608
Servicios Logísticos	-	-	-	8.271	-	-	8.271
Otros	-	6.792	-	4.493	-	14.893	26.178
Prestación de servicios	-	-	-	-	67.383	-	67.383
<b>Total</b>	<b>217.031</b>	<b>68.806</b>	<b>717.288</b>	<b>789.016</b>	<b>67.383</b>	<b>14.893</b>	<b>1.874.417</b>

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

(a) Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios

El detalle de los ingresos por liquidación de cánones ferroviarios devengados en el ejercicio 2008 desglosado por las distintas modalidades establecidas en la Orden FOM/898/2005, es el siguiente:

	<u>Miles de euros</u>
Canon por utilización de infraestructura (nota 1(f))	217.031
Canon de acceso	1.779
Canon por reserva de capacidad	92.842
Canon de circulación	59.053
Canon por tráfico	63.357
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones (nota 1(f))	68.806
Canon por utilización de estaciones	59.662
Canon por estacionamiento y utilización de andenes	6.432
Canon por utilización de vías de apartado	189
Canon de paso por cambiadores de ancho	2.166
Canon por utilización dominio público ferroviario	357
	<u><u>285.837</u></u>

A 31 de diciembre de 2008 se encuentran pendientes de liquidación y cobro cánones ferroviarios por un importe total de 24.878 miles de euros (véase nota 6.2 (b)), de los cuales una cifra de 19.064 miles de euros corresponden al canon por utilización de la red ferroviaria de interés general y 5.814 miles de euros al canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias.

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

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

(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	473.740
Inversiones realizadas en el Tramo Ourense - Santiago de la L.A.V. a Galicia	315.163
Inversiones realizadas Convenio de Cataluña	113
	<u><u>789.016</u></u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

(15) Otros ingresos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2008 adjunta, es como sigue:

	Miles de euros
Alquileres y servicios	146.584
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	4
Ingresos operadores ferroviarios:	402.572
Arrendamientos y servicios	7.241
Reparaciones y conservación	2.345
Servicios complementarios	1.681
Servicios en terminales	59.755
Suministros	260.031
Servicios en estaciones	63.048
Prestación de servicios informáticos	7.644
Otros ingresos	827
Otros	50.189
	<b>599.349</b>

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

(16) Gastos de Personal

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2008 adjunta es el siguiente:

	Miles de euros
Sueldos, salarios y asimilados	529.525
Cargas sociales	163.266
Provisiones	3.865
	<b>696.656</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

	Miles de euros
Seguridad Social a cargo de la empresa	149.855
Retribuciones a largo plazo mediante sistemas de aportación definida	450
Otros gastos sociales	12.961
	<b>163.266</b>

El número medio de empleados durante el ejercicio 2008, distribuido por categorías, es como sigue:

Categoría	Número de empleados
Personal de alta dirección	22
Personal de estructura	1.860
Mandos Intermedios	2.518
Personal Operativo	10.696
	<b>15.096</b>

El desglose por sexos y categorías de la plantilla del Grupo a 31 de diciembre de 2008 se muestra en el siguiente cuadro:

Categoría	Número de empleados a 31 de diciembre de 2008		
	Hombres	Mujeres	Total
Personal de alta dirección	18	4	22
Personal de estructura	1.491	344	1.835
Mandos Intermedios	2.257	285	2.542
Personal Operativo	9.081	1.472	10.553
	<b>12.847</b>	<b>2.105</b>	<b>14.952</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

(17) Otros gastos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2008 adjunta, es como sigue:

	Miles de euros
Inversiones en la Red de titularidad del Estado	703.490
Reparaciones y conservación de la infraestructura	355.250
Energía de tracción	192.878
Servicios de atención a viajeros	81.944
Suministros	45.160
Servicios de profesionales independientes	11.731
Alquileres y cánones	30.162
Gastos ligados al tráfico	5.837
Publicidad y relaciones públicas	14.720
Gastos de viaje	13.365
Transportes	10.890
Otras reparaciones y conservación	6.784
Primas de seguros	5.026
Otros gastos de explotación	31.842
Servicios Externos	1.509.079
Tributos	4.432
Pérdidas, deterioro y variación de prov. operac. comerciales	4.284
	<b>1.517.795</b>

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	392.310
Inversiones realizadas en el tramo Ourense-Santiago de la L.A.V. a Galicia	311.180
	<b>703.490</b>

Adicionalmente, en el epígrafe de "Aprovisionamientos" se incluyen 44.069 miles de euros correspondientes a los materiales utilizados en la ejecución de las inversiones realizadas en el ejercicio 2008 en la Red Convencional de Titularidad del Estado.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

Debido a que la auditoría de cuentas anuales de 2008 del Grupo 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 2008 honorarios por otros servicios por importe de 208 miles de euros.

(18) Imputación de subvenciones de inmovilizado y otros

El detalle de los ingresos por subvenciones de capital generados en el ejercicio 2008 es como sigue:

	(Datos en miles de euros) Total Ingresos
Fondos de Cohesión	27.171
Feder.	10.630
R.T.E.	290
Otras subvenciones	2.725
	<b>40.816</b>

De este importe, 28.572 miles de euros corresponden a la imputación a resultados de subvenciones en capital reconocidas en el Patrimonio Neto del Grupo (véase nota 10) y 12.244 miles de euros del efecto impositivo de las referidas imposiciones (véase nota 13)

(19) Gastos financieros

El detalle de estos epígrafes de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2008 es como sigue:

	Miles de euros
Por deudas con terceros	191.894
Intereses de préstamos a corto plazo	227
Intereses de préstamos a largo plazo	168.576
Intereses de liquidación en contratos de obra	2.427
Intereses de demora en expropiaciones	20.659
Otros gastos financieros	5
Gastos financieros por actualización de provisiones	12.950
	<b>204.844</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

Los gastos financieros por actualización de provisiones corresponden a la dotación por el efecto financiero devengado en el ejercicio 2008 de las provisiones para riesgos y gastos corrientes y no corrientes por los conceptos de "Fondo para pagos derivados del ERE 2006-2010", "Premio de permanencia" y "Fondo para viajes de ocio del personal pasivo" por importes de 9.330 miles de euros, 930 miles de euros y 2.690 miles de euros respectivamente.

(20) Ingresos financieros

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2008 es como sigue:

	<u>Miles de euros</u>
De participaciones en instrumentos de patrimonio	22
De terceros	22
De valores negociables y otros instrumentos	161.194
Intereses de inversiones financieras temporales	140.577
Intereses de cuentas corrientes	15.041
Intereses cargados a clientes	760
Ingresos financieros de créditos (nota (6.2(a)))	2.677
Otros ingresos financieros	2.139
Incorporación al activo de gastos financieros (nota 4(c))	9.267
	<u><u>170.483</u></u>

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

(21) Información Medioambiental

Al 31 de diciembre de 2008 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 2008 no se han recibido subvenciones de naturaleza medioambiental.

La Dirección de la Entidad Dominante estima que no existen contingencias significativas relacionadas con la protección y mejora del medio ambiente, no considerando necesario registrar dotación alguna a la provisión de riesgos y gastos de carácter medioambiental al 31 de diciembre de 2008.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

A 31 de diciembre de 2008, el Consejo de Administración de la Entidad Dominante estaba formado por dieciocho miembros, su Presidente y diecisiete vocales, de los cuales cinco eran mujeres y trece hombres. En el ejercicio 2008, los importes por todos los conceptos devengados por los Consejeros, en el Grupo, ascienden a 368 miles de euros. No existen saldos en el Grupo, con los miembros del Consejo de Administración.

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

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

Adicionalmente, las retribuciones devengadas en el Grupo, en el ejercicio 2008 por la alta dirección de la Entidad Dominante ascienden a un total de 1.118 miles de euros. ADIF y las sociedades del Grupo, no mantienen compromisos en materia de seguros de vida, planes de pensiones y similares con los miembros de su alta dirección como consecuencia de los cargos que ostentan, ni les ha otorgado anticipos o créditos ni asumido obligaciones por su cuenta a título de garantía.

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

(23) Aspectos derivados de la transición a las Nuevas Normas Contables

Según lo dispuesto en la nota 1, se han considerado las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008 como cuentas anuales iniciales, por lo que no se incluyen cifras comparativas con el ejercicio anterior. En esta nota se incluyen el balance de situación consolidado y la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada incluidos en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2007 aprobadas por el Consejo de Administración de fecha 22 de julio de 2008, que fueron formuladas aplicando el Plan General de Contabilidad vigente en dicho ejercicio junto con una explicación de las principales diferencias entre los criterios contables aplicados en el ejercicio anterior y los actuales, así como la cuantificación del impacto que produce esta variación de criterios contables en el patrimonio neto consolidado al 1 de enero de 2008, que es la fecha de transición y por tanto de elaboración del balance de apertura.

Según lo dispuesto en la Disposición Transitoria Primera del Real Decreto 1514/2007, la Entidad ha optado por valorar todos los elementos patrimoniales del

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

balance de apertura conforme a los principios y normas vigentes al 31 de diciembre de 2007, salvo los instrumentos financieros que se valoran por su valor razonable.

(a) Balance y Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidados

En los Anexos III y IV se incluye el balance de situación y la cuenta de pérdidas y ganancias incluidos en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2007, respectivamente.

(b) Conciliación referida al balance de apertura

b.1) Diferencias con impacto patrimonial a la fecha de transición

La conciliación del patrimonio neto a la fecha de transición, que se incluye a continuación, y sus notas explicativas reflejan las diferencias con impacto en el patrimonio neto entre los criterios contables aplicados en el ejercicio anterior y los actuales.

	Miles de euros
Fondos propios consolidados a 31 de diciembre de 2007	13.840.737
Ajustes de transición que suponen aumento del patrimonio neto:	6.761.233
Por cancelación de ingresos a distribuir en varios ejercicios (nota b.1.1)	6.729.676
Por subvenciones de capital	6.721.973
Por diferencias positivas de cambio no realizadas	7.703
Por el reconocimiento de los Socios Externos como patrimonio neto	17.547
Por cancelación de subvenciones de capital de sociedades puestas en equivalencia	12.903
Otros ajustes de sociedades puestas en equivalencia	1.107
Ajustes de transición que suponen disminución del patrimonio neto:	(2.173.045)
Por reconocimiento de pasivos estimados por el Fondo social ERE 2006-2010 (nota b.1.2)	(146.035)
Por cambio de criterio en la consolidación de COMFERSA (nota 2(d))	(8.108)
Por reconocimiento del pasivo por impuestos diferidos (nota b.1)	(2.018.902)
Por subvenciones de capital (nota 13)	2.016.591
Por diferencias positivas de cambio no realizadas	(2.311)
Otros	5.842
<b>Total Patrimonio neto consolidado a 1 de enero de 2008</b>	<b><u>18.434.767</u></b>

b.1.1) Cancelación de ingresos a distribuir en varios ejercicios

El epígrafe de ingresos a distribuir en varios ejercicios existente a 31 de diciembre de 2007 se ha cancelado contra Patrimonio Neto y Deudas transformables en subvenciones al dejar de existir esta rúbrica en el balance de situación, de acuerdo a la nueva normativa.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

De su composición a 31 de diciembre de 2007, han pasado a formar parte del Patrimonio Neto las subvenciones de capital no reintegrables, netas del efecto impositivo, así como las diferencias de cambio positivas no realizadas existentes a dicha fecha, netas a su vez del efecto impositivo.

b.1.2) Reconocimiento de pasivos estimados por el fondo social ERE 2006-2010

Tal y como se ha indicado en la nota 11, derivado del reconocimiento a 1 de enero de 2008 de la mejor estimación del valor actual de los compromisos futuros derivados del personal susceptible de acogerse al Plan Social ERE 2006-2010, la Entidad Dominante dotó contra Reservas un total de 146.035 miles de euros (véase notas 9(b) y 11).

En el epígrafe "Fondo para pagos derivados del ERE" se recoge el valor actual de los compromisos futuros devengados a 31 de diciembre de 2008 con vencimiento a largo plazo a dicha fecha como consecuencia del ERE 2006 - 2010 (véase nota 3(n)) por importe de 169.679 miles de euros, siendo el importe registrado a corto plazo por este concepto de 38.902 miles de euros, que se incluye en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo". El ajuste en el balance de apertura por adaptación al PGC en el "Fondo para pagos derivados del ERE" ha ascendido a un total de 146.035 miles de euros y ha sido dotado contra Reservas (véase nota 9(b)). De este importe se ha registrado en el fondo a largo plazo un total de 134.306 miles de euros, y en el corto plazo un total de 11.729 miles de euros

b.1.3) Reconocimiento de Socios Externos como una partida de patrimonio neto

De acuerdo con lo establecido en el artículo 45.4 del Código de Comercio los socios externos han sido considerados en la fecha de transición como una partida de patrimonio neto consolidado.

b.2) Diferencias sin impacto patrimonial a la fecha de transición

Adicionalmente, existen las siguientes diferencias significativas entre los criterios contables aplicados en el ejercicio anterior y los actuales que no afectan al patrimonio neto consolidado del Grupo en la fecha de transición.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

b.2.1) Valoración de los terrenos

De acuerdo con la N.R.V. 2ª relativa al inmovilizado material, se consideran mayor valor de adquisición de los terrenos, los gastos de acondicionamiento entre los que se incluyen los movimientos de tierras. Derivado de esta norma de valoración, la Entidad en su balance de transición ha considerado mayor valor de los terrenos los importes netos de su amortización acumulada correspondientes a los movimientos de tierra incluidos en su inmovilizado material al cierre del ejercicio 2007, por importe total de 1.445.583 miles de euros.

(24) Gestión de riesgos financieros

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

a) Riesgo de crédito

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

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

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

b) Riesgo de tipos de interés

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2008

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

c) Riesgo de liquidez

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

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

La Dirección de la Entidad Dominante realiza un seguimiento de las previsiones de liquidez de ADIF en función de los flujos de efectivo esperados.

En Madrid, a 14 de septiembre de 2009

Fdo.: Antonio González Marín  
Presidente

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

**Información de empresas del grupo, multigrupo y asociadas  
31 de diciembre de 2008  
(Expresado en miles de euros)**

Nombre	Actividad	Auditor	Entidad/ Sociedad del grupo titular	Porcentaje de Participación	Porcentaje de Participación efectiva de la Entidad	Miles de euros Coste de la participación	Razón que determina su configuración
<b>Equipamientos de Espacios y Estaciones, S.A. (EQUIDES)</b>	Gestión inmobiliaria	Ernst & Young	ADIF	100%	100%	5.449	Control efectivo
<b>Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)</b>	Enajenación y manipulación de materiales innecesarios	Ernst & Young	ADIF	100%	100%	853	Control efectivo
<b>REDALSA, S.A.</b>	Soldadura y regeneración de carril	Deloitte	ADIF	52%	52%	188	Control efectivo
<b>Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA)</b>	Investigación ferroviaria.	KPMG	ADIF	51%	61,74%	153	Control efectivo
<b>Total participaciones en empresas de grupo</b>						<b>6.643</b>	
<b>Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)</b>	Explotación con fines publicitarios de las instalaciones y propiedades de Renfe-Operadora y ADIF, y promoción y explotación de equipamientos comerciales	Ernst & Young	ADIF	51%	51%	2.657	Control conjunto
<b>Alta Velocidad ESPAÑA- PORTUGAL, AEIE</b>	Estudios técnicos, económicos y financieros de los Corredores Oporto-Vigo y Madrid-Lisboa-Oporto	KPMG	ADIF	50%	50%	1.613	Control conjunto
<b>Total participaciones multigrupo</b>						<b>4.270</b>	
<b>Cartagena AVE, S.A.</b>	Integración. Alta Velocidad en Cartagena	-	ADIF	50%	50%	300	Influencia Significativa
<b>Murcia AVE, S.A.</b>	Integración. Alta Velocidad en Murcia	-	ADIF	50%	50%	300	Influencia Significativa
<b>Palencia Alta Velocidad, S.A.</b>	Integración. Alta Velocidad en Palencia	-	ADIF	50%	50%	300	Influencia Significativa
<b>Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)</b>	Almacenamiento, depósito y distribución de mercancías	BDO Auditores	ADIF	40,34%	40,34%	358	Influencia Significativa
<b>Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A.</b>	Gestión inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	12.730	Influencia Significativa
<b>Areas Comerciales en Estaciones, S.A.</b>	Gestión inmobiliaria	ATTEST	ADIF	40%	40%	903	Influencia Significativa
<b>Nuevas Estaciones Ferroviarias, S.A.</b>	Gestión Inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	4.000	Influencia Significativa
<b>Renfurbis, S.A.</b>	Gestión inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	434	Influencia Significativa
<b>Promociones Residenciales Sofetral, S.A.</b>	Gestión inmobiliaria	ECT	ADIF	40%	40%	1.399	Influencia Significativa
<b>Tricéfalo, S.A.</b>	Gestión inmobiliaria	Ernst & Young	ADIF	40%	40%	3.606	Influencia Significativa
<b>Bano Real, S.A.</b>	Gestión inmobiliaria	CGT Auditores	ADIF	40%	40%	1.463	Influencia Significativa
<b>Alianza Inmobiliaria Renfosuma, S.A.</b>	Gestión inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	120	Influencia Significativa
<b>Terrabina Inmobiliaria, S.A.</b>	Gestión inmobiliaria	Morrison	ADIF	40%	40%	841	Influencia Significativa
<b>Águilas Residencial, S.A.</b>	Gestión inmobiliaria	MAG Auditores	ADIF	40%	40%	720	Influencia Significativa
<b>Residencial Langa, S.A.</b>	Gestión inmobiliaria	Goldwyns	ADIF	40%	40%	140	Influencia Significativa
<b>Centro Estación Miranda, S.A.</b>	Gestión Inmobiliaria	IMAFI Auditores	ADIF	40%	40%	1.200	Influencia Significativa

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

**Información de empresas del grupo, multigrupo y asociadas  
31 de diciembre de 2008  
(Expresado en miles de euros)**

Nombre	Actividad	Auditor	Entidad/ Sociedad del grupo titular	Porcentaje de Participación	Porcentaje de Participación efectiva de la Entidad	Miles de euros Coste de la participación	Razón que determina su configuración
Desarrollo Inmobiliario Castilla-La Mancha, S.A.	Gestión Inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	481	Influencia Significativa
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.	Gestión Inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	6.720	Influencia Significativa
Promociones Inmobiliarias Rentapex 2000, S.A.	Gestión Inmobiliaria	Pricewaterhouse Coopers	ADIF	40%	40%	481	Influencia Significativa
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A.	Gestión Inmobiliaria	True Fair	ADIF	40%	40%	3.801	Influencia Significativa
Inarenas Proyectos Inmobiliarios, S.A.	Gestión Inmobiliaria	MAG Auditores	ADIF	40%	40%	360	Influencia Significativa
Necsores, S.A.	Gestión Inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	60	Influencia Significativa
León Alta Velocidad 2003, S.A.	Integración Alta Velocidad en León	Getino	ADIF	37,50%	37,50%	229	Influencia Significativa
Logroño Integración Ferrocarril 2002, S.A.	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Logroño	ATD	ADIF	37,50%	37,50%	225	Influencia Significativa
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	Integración Alta Velocidad en Valencia	-	ADIF	37,50%	37,50%	225	Influencia Significativa
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Valladolid	KPMG	ADIF	37,50%	37,50%	225	Influencia Significativa
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	Integración Alta Velocidad en Zaragoza	CGM Auditores	ADIF	37,50%	37,50%	225	Influencia Significativa
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A.	Integración Alta Velocidad en Alicante	-	ADIF	37,50%	37,50%	225	Influencia Significativa
Barcelona Sagrera Alta Velocidad S.A.	Integración Alta Velocidad en Barcelona	Pricewaterhouse Coopers	ADIF	37,50%	37,50%	225	Influencia Significativa
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	Redacción de Proyectos de Ingeniería civil e industrial de índole ferroviaria. Asesoramiento en función de consulting	KPMG	ADIF	21,91%	21,91%	1.049	Influencia Significativa
Otras			ADIF	-	-	311	Influencia Significativa
<b>Total participaciones en empresas asociadas</b>						<b>43.656</b>	
<b>TOTAL</b>						<b>54.569</b>	

Este anexo forma parte integrante de la nota 3 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2008 junto con la cual debe ser leído.

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

**Inmovilizado Material, Inmaterial e Inversiones Inmobiliarias del ejercicio terminado en  
31 de diciembre de 2008  
(Expresado en miles de euros)**

	Saldos al 31.12.2007	Reclasificaciones por adaptación al NPGC y otros	Cambio de criterio en método de consolidación	Saldo al 01.01.2008	Altas	Trasposos	Trasposos inversiones inmobiliarias	Bajas	Reclasificaciones	Saldos al 31.12.2008
Edificios y Otras Construcciones	1.717.246	(250.559)	(3.441)	1.463.252	-	223.799	-	(1.309)	-	1.685.736
Terrenos y Bienes Naturales	1.031.700	1.445.582	-	2.477.282	168.520	623.666	-	(228)	(43)	3.269.197
	2.748.946	1.195.029	(3.441)	3.940.534	168.520	847.459	-	(1.537)	(43)	4.954.933
Amortización acumulada Edificios y otras construcciones	(522.620)	58.729	618	(463.273)	(32.323)	-	-	686	-	(494.910)
Deterioro de valor edificios y terrenos	(9.165)	-	-	(9.165)	(213)	-	-	-	-	(9.378)
<b>Total Valor Neto Edificios y construcciones</b>	<b>2.217.161</b>	<b>1.253.758</b>	<b>(2.825)</b>	<b>3.468.096</b>	<b>135.984</b>	<b>847.459</b>	<b>-</b>	<b>(851)</b>	<b>(43)</b>	<b>4.450.645</b>
Instalaciones de la vía	11.088.303	(1.471.389)	-	9.616.920	(96.760)	2.190.248	-	(173)	-	11.806.995
Amortización acumulada Instalaciones de la vía	(9.074)	26.306	-	(897.455)	(96.760)	-	-	-	-	(994.215)
Deterioro de valor instalaciones de vía	(9.074)	-	-	(9.074)	(6.519)	-	-	677	-	(14.916)
Total Valor Neto Instalaciones de la vía	10.155.468	(1.445.077)	-	8.710.391	(103.279)	2.190.248	-	504	-	10.797.864
Otras instalaciones técnicas y maquinaria	9.652	(1.347)	(1.335)	6.970	20	-	-	(55)	-	6.935
Amortización acum. Inst. técnicas y maq.	(7.269)	1.468	788	(5.013)	(440)	-	-	55	-	(5.396)
Deterioro de valor Otras inst. téc. y maq.	-	-	-	-	(187)	-	-	-	-	(187)
Total Valor Neto Otras inst. téc. y maq.	2.383	121	(547)	1.957	(607)	-	-	-	-	1.350
Elementos de transporte	239.132	-	-	239.132	-	15.129	-	-	-	254.261
Amortización acumulada Elementos de transporte	(148.312)	-	-	(148.312)	(13.937)	-	-	-	-	(162.249)
Total Valor Neto elementos de transporte	90.820	-	-	90.820	(13.937)	15.129	-	-	-	92.012
Otro inmovilizado material	1.201.625	1.406	(1.658)	1.201.373	240	88.453	-	(32.313)	3.784	1.261.537
Amortización acumulada Otro Inmovilizado Material	(612.222)	(754)	1.740	(611.246)	(66.141)	-	-	30.911	(2.882)	(649.358)
Total Valor Neto Otro Inmovilizado Material	589.403	642	82	590.127	(65.901)	88.453	-	(1.402)	902	612.179
<b>Total Valor Neto instalaciones técnicas elementos de transporte y otro obra en curso</b>	<b>10.838.074</b>	<b>(1.444.314)</b>	<b>(465)</b>	<b>9.393.295</b>	<b>(183.724)</b>	<b>2.293.830</b>	<b>-</b>	<b>(898)</b>	<b>902</b>	<b>11.503.405</b>
	6.689.211	-	-	6.689.211	3.704.182	(3.141.289)	(38.816)	(1.049)	(17.871)	7.194.368
<b>Total Inmovilizado Material Neto</b>	<b>19.744.446</b>	<b>(190.556)</b>	<b>(3.288)</b>	<b>19.550.602</b>	<b>3.656.442</b>	<b>-</b>	<b>(38.816)</b>	<b>(2.798)</b>	<b>(17.012)</b>	<b>23.148.418</b>
Inmovilizado Intangible Bruto	96.705	194	(88)	96.811	5.535	-	-	(133)	(10)	102.203
	(64.607)	(194)	39	(64.762)	(6.946)	-	-	133	-	(71.575)
Amortización Inmovilizado Intangible	-	-	(49)	-	(1.411)	-	-	-	(10)	30.628
<b>Total Inmovilizado Intangible Neto</b>	<b>-</b>	<b>250.539</b>	<b>-</b>	<b>250.539</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(694)</b>	<b>-</b>	<b>288.675</b>
Inversiones Inmobiliarias	-	(59.494)	-	(59.494)	(4.708)	-	38.816	(694)	-	(63.751)
Amortización inversiones Inmobiliarias	-	-	-	-	-	-	-	451	-	-
<b>Total Inversiones Inmobiliarias Netas</b>	<b>-</b>	<b>191.059</b>	<b>-</b>	<b>191.059</b>	<b>(4.708)</b>	<b>-</b>	<b>38.816</b>	<b>(243)</b>	<b>-</b>	<b>224.324</b>

Este anexo forma parte integrante de la nota 4 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2008 junto con la cual debe ser leído

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

Balance de situación consolidado  
31 de diciembre de 2007  
(Expresado en miles de euros)

<b>ACTIVO</b>	<b>2007</b>	<b>PASIVO</b>	<b>2007</b>
Inmovilizado		Fondos propios	
Gastos de establecimiento	-	Aportación patrimonial	13.840.150
Inmovilizaciones inmateriales	32.098	Reservas de la Entidad dominante	271.305
Inmovilizaciones materiales	19.744.446	Reservas sociedades consolidadas int. Global	(1.462)
Inmovilizaciones financieras	850.626	Reservas sociedades puestas en equivalencia	5.194
Deudores por operaciones de tráfico a largo plazo	36.203	Resultados de ejercicios anteriores	(194.969)
		Resultado atribuibles a la Entidad dominante	(79.481)
Total inmovilizado	<u>20.663.373</u>	Total fondos propios	<u>13.840.737</u>
Fondo de comercio de consolidación	191	Socios Externos	17.547
Gastos a distribuir en varios ejercicios	898	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	7.451.379
		Provisiones para riesgos y gastos	170.083
		Acreeedores a largo plazo	
		Deudas con entidades de crédito	3.173.803
		Otros acreeedores	74.748
		Desembolsos pendientes sobre acciones no exigidos	2.640
Activo circulante		Total acreeedores a largo plazo	<u>3.251.191</u>
Existencias	71.112	Acreeedores a corto plazo	
Deudores	3.157.244	Deudas con entidades de crédito	287.324
Deudores empresas del grupo y asociadas	34.513	Acreeedores comerciales	406.665
Inversiones financieras temporales	2.778.445	Deudas con empresas del grupo	10.801
Tesorería	211.953	Otras deudas no comerciales	1.387.874
Ajustes por periodificación	184	Ajustes por periodificación	2.045
Total activo circulante	<u>6.253.451</u>	Total acreeedores a corto plazo	<u>2.094.709</u>
		Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo	92.267
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b><u>26.917.913</u></b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b><u>26.917.913</u></b>

Este anexo forma parte integrante de la nota 23 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2008 junto con la cual debe ser leído

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

**Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada para el ejercicio terminado en  
31 de diciembre de 2007  
(Expresado en miles de euros)**

<b>GASTOS</b>	<b>2007</b>	<b>INGRESOS</b>	<b>2007</b>
Gastos de explotación		Ingresos de explotación	
Aprovisionamientos	221.144	Importe neto de la cifra de negocios	1.626.353
Gastos de personal	687.978	Aumento de existencias de productos terminados y en curso	363
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	177.274	Trabajos efectuados por la empresa para el inmovilizado	54.125
Variación de las provisiones de tráfico	(20.998)	Otros ingresos de explotación	627.858
Otros gastos de explotación	1.380.252		
Total gastos de explotación	2.445.650	Total ingresos de explotación	2.908.699
Gastos financieros		<b>Pérdidas de explotación</b>	<b>136.951</b>
Gastos financieros y gastos asimilados	161.671	Ingresos financieros	
Diferencias negativas de cambio	1	Ingresos de participaciones en capital	-
Total gastos financieros	161.672	Otros intereses e ingresos asimilados	3322
<b>Resultados financieros positivos</b>	<b>5.717</b>	Diferencias positivas de cambio	167.389
Amortización fondo de comercio	14	Total ingresos financieros	11.193
		Resultados puestos en equivalencia	<b>120.055</b>
		<b>Pérdidas de actividades ordinarias</b>	
Pérdidas y gastos extraordinarios		Beneficios e ingresos extraordinarios	37.968
Variación de las provisiones de inmovilizado inmaterial, material y cartera de control	(10.071)	Subvenciones de capital transferidas al resultado del ejercicio	7.327
Pérdidas procedentes del inmovilizado inmaterial, material y cartera de control	2.321	Ingresos extraordinarios	31.945
Gastos extraordinarios	15.429		
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	26.608	Total beneficios e ingresos extraordinarios	77.240
Total pérdidas y gastos extraordinarios	34.287		
<b>Resultados extraordinarios positivos</b>	<b>42.953</b>	<b>Pérdidas antes de impuestos</b>	<b>77.102</b>
		Impuesto sobre sociedades	2.005
Resultado atribuido a socios externos	4.384	<b>Pérdidas netas antes de minoritarios</b>	<b>75.097</b>
		<b>PERDIDAS DEL EJERCICIO</b>	<b>79.461</b>

Este anexo forma parte integrante de la nota 23 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2008 junto con la cual debe ser leído

# ANEXO II

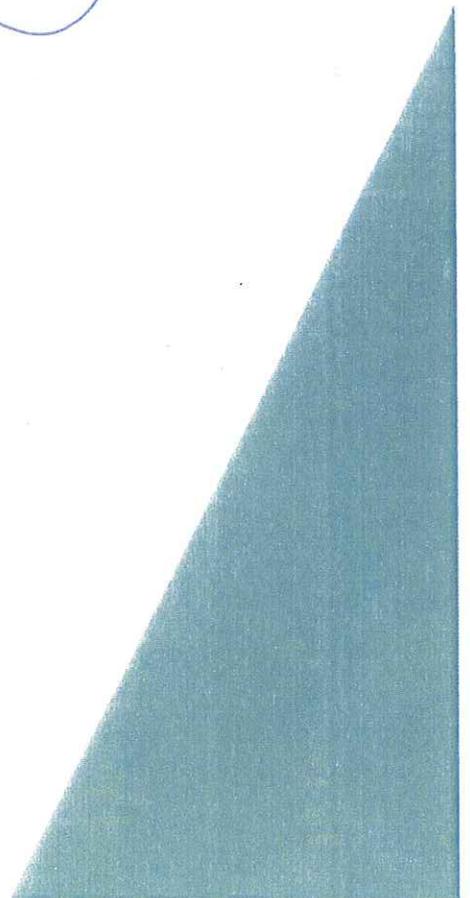


ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

INFORME DE GESTIÓN

EJERCICIO 2008





## 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).....	2
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. (EQUIDESA).....	3
1.1.7. Empresas asociadas.....	4
1.2. Ley del Sector Ferroviario.....	4
1.3. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020 (PEIT)....	6
1.4. Plan Estratégico de Adif 2006-2010. ....	8
1.5. Contrato-programa 2007-2010 entre la AGE y Adif.....	10
1.6. Actuaciones básicas de desarrollo del modelo ferroviario.....	13
2. Actuaciones en las diversas áreas de actividad.....	14
2.1. Red de alta velocidad.....	14
2.2. Red convencional.....	23
2.3. Circulación.....	25
2.4. Estaciones de viajeros .....	29
2.5. Servicios logísticos.....	31
2.6. Patrimonio y urbanismo.....	34
2.7. Telecomunicaciones y energía.....	36
3. Actividad económica.....	38
3.1. Ingresos y gastos.....	38
3.1.1. Adif.....	38
3.1.2. Resto sociedades.....	40
3.2. Inversiones.....	41
3.3. Ejecución del Contrato Programa.....	43
3.4. Financiación de la Unión Europea.....	47
3.5. Convenios de financiación.....	49
3.6. Contratación.....	50
3.7. 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.....	61
4.4.1. Adif.....	61
4.4.2. Resto de sociedades.....	65
4.5. Convenios con Renfe Operadora.....	67
4.6. Otros convenios y acuerdos de colaboración.....	66
5. Consejo de Administración.....	68



**1. NUEVO MODELO FERROVIARIO.**

**1.1. GRUPO EMPRESARIAL DE ADIF.**

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

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

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

- a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deben formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General, si así se establece en la correspondiente resolución del Ministerio de Fomento que determine su establecimiento o modificación, y su construcción siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y, en todo caso, con arreglo a lo que disponga el Ministerio de Fomento.
- b) La construcción de las infraestructuras ferroviarias, con recursos del Estado o de un tercero, conforme al correspondiente convenio.
- c) La administración de las infraestructuras de su titularidad y de las que se le encomienden mediante el oportuno convenio.
- d) El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
- e) La explotación de los bienes de su titularidad, de los que le sean adscritos y de aquellos cuya gestión se le encomiende.
- f) La elaboración y publicación de la declaración sobre la red, en los términos previstos en la Ley del Sector Ferroviario y en sus normas de desarrollo.
- g) La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias que lo soliciten y la celebración de acuerdos marcos con aquellas.
- h) La emisión de informes con carácter previo al otorgamiento, por el Ministerio de Fomento, de las licencias de empresas ferroviarias y de las autorizaciones para prestar servicios que se hayan declarado de interés público, en los casos previstos en la Ley del Sector Ferroviario.



- i) El otorgamiento de los certificados de seguridad, cuando así se determine por el Ministerio de Fomento.
- j) La elaboración de las instrucciones y circulares necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación sobre la Red Ferroviaria de Interés General.
- k) La prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario, la fijación de las tarifas por su prestación y el cobro de las mismas.
- l) El cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias.
- m) La gestión, liquidación y recaudación de las tasas, de conformidad con lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario.
- n) La cooperación con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional.
- o) La celebración, con las empresas ferroviarias, de acuerdos marco.
- p) El establecimiento de las pautas que regulen el procedimiento para realizar la investigación de los accidentes ferroviarios que le correspondan.
- q) La elaboración de un informe anual que contemple todos los incidentes y accidentes producidos como consecuencia de la prestación del servicio de transporte ferroviario.
- r) La elaboración de un plan de contingencias que recoja las medidas necesarias para reestablecer la situación de normalidad en caso de accidente, de fallo técnico o de cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario.
- s) La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen respecto de la actuación del mismo.
- t) Cuantas otras le atribuya la normativa aplicable.

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

#### **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 y actuar como contratista en determinadas actividades relacionadas con el ferrocarril.

La participación de Adif en esta sociedad a 31 de diciembre de 2008 es del 100%, habiendo adquirido durante 2008 la participación de Renfe Operadora que era del 35%.



#### **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 Renfe Operadora y Adif; la gestión e inserción de la publicidad en publicaciones editadas por los socios, la distribución de la publicidad institucional y comercial de los socios; la realización de estudios y actividades para promocionar, gestionar, explotar y asesorar proyectos y actividades de equipamiento comercial y servicios, el establecimiento de aparcamientos de vehículos, etc.

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

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

La participación de Adif en esta sociedad es 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 impulsar la investigación y el desarrollo tecnológico, prestar servicios de consultoría, asistencia técnica, supervisión y control de calidad, redacción y dirección de proyectos, organización y formación, en los diferentes aspectos de la ingeniería industrial y civil y de gestión empresarial, la realización de obras, el mantenimiento y la conservación, tanto en infraestructura como en edificación, en todas las actividades relacionadas con el sector del transporte ferroviario y demás sectores afines, tanto a nivel nacional como internacional.

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. (EQUIDESA).**

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

Esta Sociedad no tiene actividad desde finales de 1998.

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



### 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.	Integración A.V. en Cartagena	50%
Murcia AVE, S.A.	Integración A.V. en Murcia	50%
Palencia Alta Velocidad, S.A.	Integración A.V. en Palencia	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.	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.	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.	Integración Alta Velocidad en Zaragoza	37,50%
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A.	Integración Alta Velocidad en Alicante	37,50%
Barcelona Sagrera AVE, S.A.	Integración Alta Velocidad en Barcelona	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 2005-2020.



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

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

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

#### Planificación estratégica

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

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

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

#### Inversión encomendada.

Hasta finales del ejercicio 2008 el Ministerio de Fomento ha efectuado a Adif cuatro encomiendas para la mejora de la red convencional, con los siguientes importes totales para el periodo del Contrato Programa:

- Una primera encomienda de fecha 27 de junio de 2007, por 1.523,5 millones de euros.
- Encomienda de 16 de octubre de 2007 por un importe total de 229,2 millones de euros.
- Tercera encomienda firmada el 17 de diciembre de 2007 de 132,4 millones de euros.
- Cuarta encomienda de fecha 2 de diciembre de 2008 por importe de 169,4 millones de euros.

En conjunto estas cuatro encomiendas suponen una inversión de 2.054,5 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 72,6 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 citado documento en el que Adif da a conocer las características de la infraestructura ferroviaria y las condiciones de acceso a la red. Asimismo, informa sobre la capacidad de cada tramo de la red y detalla las normas generales, plazos y criterios que rigen en relación con la adjudicación de capacidad y los cánones y principios de tarificación que se deben aplicar por la utilización de las infraestructuras y por la prestación de los diferentes servicios a las empresas ferroviarias.

##### Fijación de cánones.

La Ley del Sector Ferroviario establece la regulación de los cánones que se devengan a favor de 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 Adif y los sujetos pasivos de los referidos cánones, al tiempo que fija los elementos esenciales de los tributos regulados, distinguiendo entre canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y canon por utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias. En el primero se establecen las modalidades de cánones por acceso, por reserva de capacidad, por circulación y por tráfico. En el segundo por utilización de estaciones por parte de los viajeros, por el estacionamiento y la utilización de andenes, por el paso por cambiadores de ancho, por la utilización de vías de apartado y por la prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario. Mediante la Orden FOM/898/2005 de 8 de abril, modificada por la Orden FOM/385/2007 de 20 de diciembre, se fijan las cuantías exigibles, su repercusión y devengo y su régimen de liquidación y pago.

##### Licencias ferroviarias.

En materia de transporte ferroviario la Ley del Sector Ferroviario parte de su consideración como servicio de interés general y esencial para la comunidad, que se presta



en régimen de libre competencia en los términos previstos en la ley. El acceso por una empresa al mercado del transporte ferroviario debe hacerse mediante la obtención de la correspondiente licencia, acreditando previamente el cumplimiento de los requisitos que establece la Ley y el Reglamento.

Hasta 31 de diciembre de 2008 habían presentado solicitudes de licencia de empresa ferroviaria para el transporte de mercancías 12 empresas, habiéndose concedido a 11 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., English Welsh & Scottish Railway International Limited (EWSI) (homologación de licencia europea), Logitren Ferroviaria S.A., Arcelormittal Sideral S.A. y Ferrocarriles del Suroeste S.A. (FESUR); estando a final del año otra más pendiente de subsanación de la documentación presentada. Asimismo, 5 empresas habían obtenido la concesión de habilitación para la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria como operador distinto de las empresas ferroviarias: Transfesa; Logística y Transporte Ferroviario S.A., Conte Rail S.A., Sicsa Rail Transport S.A. (antes Container Rail S.A.) y Pecova S.A.

A su vez, para que una empresa pueda ejercer como operador ferroviario, además de contar con la correspondiente licencia, debe estar en posesión del certificado de seguridad que establece la normativa y que acredita un adecuado sistema de gestión de la seguridad y el cumplimiento de la normativa sobre personal de circulación y material rodante, certificado que solamente es válido para las líneas que se solicitan y conceden. A final de 2008 seis de las empresas con licencia ferroviaria tenían el certificado de seguridad: Renfe Operadora, Comsa Rail Transport S.A., Continental Rail S.A., Acciona Rail Services S.A., Tracción Rail S.A. y English Welsh & Scottish Railway International Limited (EWSI).

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

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

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

- Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, encomendada por acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 23 de mayo de 1997. Con posterioridad, el 9 de abril de 1999, se excluye de la encomienda anterior el subtramo Figueres-Frontera Francesa por integrarse éste en el tramo Figueres-Perpignan, en virtud del acuerdo entre los Gobiernos de España y Francia de fecha 10 de octubre de 1995.
- 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-Badajoz (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad del Corredor Mediterráneo, tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia (Acuerdo de 20/12/02) y el tramo límite de la Región de Murcia-Murcia (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad Bobadilla-Granada (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de 12 de enero de 2006).
- Línea de alta velocidad a Galicia, del Corredor Norte/Noroeste, tramo Ourense-Santiago (Acuerdo de 20/12/02); a raíz de la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006, la encomienda se limita a los proyectos y construcción de la línea.

Las principales actuaciones del año 2008 y la situación al cierre del ejercicio se describe a continuación.

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

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

El 20 de febrero de 2008 se puso en servicio comercial el tramo Roda de Bará-Barcelona Sants de 88km, permitiendo completar el trayecto Madrid-Barcelona con un total de 664km incluidos los by-pass de Zaragoza y Lleida. A lo largo del año 2008 se han ido incrementando los servicios tanto directos (Madrid-Barcelona) como los que prestan servicio a las estaciones intermedias (Guadalajara-Calatayud-Zaragoza-Lleida-Camp de Tarragona) para, finalmente, introducir los servicios de media distancia en alta velocidad entre Lleida y Barcelona (con parada en Camp de Tarragona). A finales del año más de 5 millones de pasajeros habían utilizado la línea, de los cuales más de 2 millones utilizaron la relación directa Madrid-Barcelona, habiéndose superado el índice de puntualidad del 98%.

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 en torno a las 2 horas y 40 minutos. Asimismo, 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, 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.

Asimismo, dentro de este tramo en explotación en 2008 se ha concluido la ampliación del puesto de mando CRC en el edificio Gutiérrez Soto de Zaragoza, así como obras complementarias de integración urbana, como la primera fase del cubrimiento de la travesía urbana de Lleida o, de carácter logístico, como la estación de Plaza en Zaragoza. Igualmente se procedió a la puesta en servicio de los nuevos enclavamientos electrónicos y telemandos de Vinaixa, L' Espluga de Francolí, La Granada y Sant Sadurní, enmarcados en el ámbito de protección y mejora de las instalaciones de señalización de ancho convencional por las perturbaciones producidas por la catenaria de la línea de alta velocidad. En el acceso en ancho 1435 mm al Puerto de Barcelona en la terminal de can Tunis, se han redactado los proyectos relativos al tercer hilo y las instalaciones de electrificación y señalización y comunicaciones fijas.

#### b) Barcelona-Figueras.

A lo largo de 2008 se han iniciado los tramos de plataforma que estaban pendientes entre Barcelona Sants y Figueras: Túnel Sants-Sagrera, La Sagrera-Nudo de la Trinidad. Sectores Sagrera y Sant Andreu, Montcada-Mollet, Riudellots-Joan Torró, Joan Torró-Rotonda Más Gri, Túneles Urbanos de Girona, Sarriá de Ter-Sant Julia de Ramis, Pontós-Borrasá y Borrasá-Figueras.

De los 23 tramos en que se ha dividido la plataforma, los de más relevancia son:

- el túnel urbano de Barcelona que discurrirá entre las estaciones de Sants y la futura de Sagrera;
- los dos tramos en que se divide el área ferroviaria entre Sagrera y el Nudo de la Trinidad y que incluye la remodelación de toda el área de Sagrera-Sant Andrés



Condal, no solo para posibilitar el paso de la línea de alta velocidad sino también para liberar el espacio que ocupará la futura estación de Sagrera y los nuevos talleres previstos para los trenes de alta velocidad; y

- el túnel y estación soterrada de Girona que a lo largo de 7km permitirá remodelar la red ferroviaria de Girona, una vez que se soterre en una 2ª fase la línea convencional.

En 2008 se han terminado 5 de los tramos de plataforma, los 4 entre La Roca del Valles y Massanes y el tramo Sils-Riudellots, estando previsto que los demás finalicen a lo largo de 2009-2010 y primavera 2011.

En el año 2008 se han adjudicado los contratos de vía (1ª fase) y base de montaje, así como los de electrificación, instalaciones de seguridad y telecomunicaciones fijas y móviles, habiéndose iniciado en todos ellos los trabajos de replanteo y previos de ejecución. A lo largo del año 2009 deben finalizarse los proyectos de montaje de vía (2ª y 3ª fase) así como el correspondiente a instalaciones de protección civil y seguridad. También durante el año 2009 se licitarán los proyectos de adaptación de vía a la circulación con dos anchos entre Girona-Mercancías y Vilamalla, para permitir una explotación provisional en ancho UIC entre Can Tunís y Figueres desde finales de 2010. Esta actuación precisa de la incorporación de vía con tres hilos a diferentes tramos: Can Tunís-Castelbísbal, Castelbísbal-Mollet y Girona-Vilamalla.

Por otra parte, se adjudicaron los contratos de obra y mantenimiento de las subestaciones eléctricas de tracción y centros de autotransformación asociados y el telemando de energía; así como los contratos relativos a las instalaciones de señalización, control del tráfico, telecomunicaciones y sistemas de detección de caída de objetos a la vía.

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

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

Una vez puesta en servicio la línea a finales del año 2007, de las actuaciones llevadas a cabo en el año 2008 destacar que en abril se puso en servicio la primera de las vías del enlace entre Olmedo y Medina del Campo, completándose la actuación con la puesta en servicio de la segunda en el mes de octubre. Esta actuación ha consistido en la ejecución de la conexión entre la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid y la Olmedo-Medina-Zamora-Lubián-Ourense-Santiago en doble vía, con una longitud de 3,3 km, que a su vez enlaza, en vía única, con el tramo de ensayo de tres carriles entre Olmedo y Medina del Campo, con una longitud adicional de 16,6 km. Esta operación incorpora un cambiador de anchos en Pozal de Gallinas, antes de la entrada en la estación de Medina del Campo, permitiendo que las circulaciones entre Madrid-Zamora-Galicia se beneficien del trazado de alta velocidad entre Madrid y Olmedo. La conexión ejecutada en Olmedo entre las dos líneas de alta velocidad formaba parte del proyecto del tramo Olmedo-Villaverde de Medina de los



accesos a Galicia que desarrolla SEITSA, habiéndose separado del mismo para su ejecución dentro de la operación anteriormente indicada.

Asimismo, han continuado las obras del proyecto de construcción de plataforma y vía del subtramo Río Duero-Pinar de Antequera del tramo Accesos a Valladolid e Integración de su R.A.F., destacando la puesta en servicio de las variantes de las vías únicas en ancho ibérico y UIC establecidas en la zona de afección de las obras y que están permitiendo la ejecución de las dos líneas de pantalla correspondientes al primero de los dos túneles que se recogen en el proyecto.

En el tramo Madrid-Tres Cantos han finalizado las pruebas del sistema de protección ERTMS N1.

b) Valladolid-Burgos-Vitoria.

Las obras de los primeros tramos de plataforma entre el Nudo Norte de Valladolid y Quintana del Puente se han licitado, estando en redacción los proyectos de otros 5 que completan el trazado hasta Burgos. Se han preparado los pliegos de condiciones para la contratación de la asistencia técnica para la redacción de los proyectos básicos y constructivos entre Burgos y Vitoria, así como los relativos a los proyectos constructivos de electrificación (línea aérea de contacto, subestaciones y centros de autotransformación asociados y telemando de energía) entre Valladolid-Venta de Baños y Burgos. En cuanto a las instalaciones, está en fase de redacción el proyecto de señalización, telecomunicaciones fijas y control del tráfico del tramo Valladolid-Venta de Baños-Burgos.

c) Vitoria-Bilbao-San Sebastián.

A lo largo del año 2008 se han ido iniciando las obras en sucesivos tramos de la Y Vasca hasta alcanzar un total de 9 de los 13 contratados, destacando dentro de las actuaciones el cale del primer túnel en el mes de octubre dentro del tramo Arrazua-Legutiano, subtramo I, túnel de Luko de 970 m de longitud. En el ejercicio se han elaborado los pliegos relativos a la contratación de los proyectos básicos y constructivos de subestaciones eléctricas de tracción y centros de autotransformación asociados.

d) Otras actuaciones.

En octubre fue puesta en servicio la fase previa de integración del ferrocarril en Logroño que permitirá el desarrollo posterior del soterramiento de su estación y accesos. En el mismo mes se adjudicaron las obras del proyecto del traslado de instalaciones auxiliares desde la estación de Logroño a la de Arrabal, obras que quedarán finalizadas dentro del presente año y que al igual que la anterior forman parte de la integración del ferrocarril en Logroño. Por último en octubre se adjudicaron las obras de conexión ferroviaria en ancho UIC entre las estaciones de Atocha y Chamartín, proyecto de plataforma y vía.

Línea de alta velocidad Sur.

a) Córdoba-Málaga.



El proyecto de integración del ferrocarril en Málaga (3Km) se compone de dos fases, la primera para ancho UIC concluida en diciembre de 2007 con la entrada de la alta velocidad en Málaga y la segunda para el ancho ibérico que permitirá el acceso a Málaga a través de un túnel de 1.932m de longitud, estando prevista la conclusión de las obras de este proyecto para finales de 2009. También 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 2007 y cuya terminación está prevista para el segundo semestre de 2009. Las obras del proyecto de mejora del drenaje en el arroyo del Anís y las del proyecto de estabilización del desmonte 4, tramo 5 Puente Genil-Herrera, continúan su realización.

Se han concluido las obras de los siguientes proyectos: 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 encuentran concluidas las actuaciones complementarias del trayecto entre Antequera y Málaga.

En cuanto a señalización, la finalización de las actuaciones en el RTMS nivel 1 permitió su puesta en servicio el 1 Marzo de 2009, habiéndose iniciado la implantación del ERTMS nivel 2 en toda la línea.

b) Antequera-Granada.

Durante el presente ejercicio han comenzado las obras en los tramos entre Peña de los Enamorados y Quejigares, y entre Tocón y Pinos Puente. El total de las obras en construcción alcanza la cifra de 41,1km.

c) Madrid-Extremadura.

Las obras de plataforma en el tramo Cáceres-Mérida-Badajoz (77km), a excepción de los accesos a las ciudades, han comenzado desarrollándose sin especiales incidencias. En cuanto al tramo Talayuela-Cáceres se han iniciado las licitaciones para la redacción de los proyectos básicos y constructivos.

d) Murcia-Almería.

Se han adjudicado las obras, en espera de las expropiaciones, de los 2 tramos entre Alhama y Lorca, encontrándose en el proceso de licitación los 2 tramos entre Sorbas y Los Arejos. Lo anterior junto con la finalización de un subtramo de 7km supone haber impulsado de forma determinante las actuaciones en esta línea.

Línea de alta velocidad Madrid- Levante.

a) Madrid-Cuenca-Valencia/Albacete.

En el año 2008 se han recepcionado las obras de plataforma correspondientes a los tramos que se indica a continuación: Santa Cruz de la Zarza-Tarancón, Villalgordo del Júcar-La Gineta, Venta del Moro-Caudete de las Fuentes, San Antonio de Requena-Requena, Villalgordo del Gabriel-Venta del Moro y Alzira-Algemesí. Y se han contratado las obras del



RAF de Valencia, canal de acceso, fase I y fase II, con lo que queda finalizada la contratación de la relación Madrid-Valencia.

Asimismo, se han puesto en operación las bases de montaje de vía (bases reguladoras en las que se acopia y distribuye por la traza carril, desvíos y balasto) de Albacete y Requena, y se han iniciado los trabajos de construcción de las correspondientes a Villarrubia de Santiago, Gabaldón y Almussafes; desde todas ellas se dispensará el material de vía para la relación directa Madrid-Valencia y su extensión a Albacete.

Por otra parte, durante 2008 se contrató el montaje de vía en los tramos: Gabaldón Albacete y entre Gabaldón y Valencia-Almussafes y se licitaron los restantes del trayecto Madrid-Valencia; es decir entre Torrejón de Velasco y Gabaldón. El avance de los trabajos al final del año, porcentaje de tendido de vía, es el siguiente: Gabaldón-Albacete (89%), Gabaldón-Siete Aguas (45%), Siete Aguas-Valencia-Almussafes (2%).

Sobre las actividades de instalaciones en 2008 se ha contratado la totalidad de las distintas especialidades de instalaciones en los siguientes conceptos: catenaria, subestaciones de tracción, líneas de acometida de REE, señalización/telecomunicaciones fijas y radiotelefonía GSM-R. En todas las especialidades se han iniciado los trabajos desarrollándose de acuerdo con la programación prevista.

b) Albacete-Alicante/Murcia.

En el año 2008 se han recepcionado las obras de plataforma de los tramos: Sax-Elda, Elda-Monóvar, Novelda-Monforte del Cid, Monforte del Cid-La Alcoraya, Accesos a Murcia. Y se han contratado las obras de los tramos: Albacete-Variante de Alpera, fase I, Monforte del Cid-Aspe, Aspe-El Carrús, El Carrús-Elche y Elche-Crevillente. Al final del ejercicio estas obras están en ejecución. En fase de redacción se encontraban los proyectos relativos a la línea aérea de contacto y subestaciones eléctricas de Albacete-La Encina y Valencia-La Encina-Alicante, así como los de las instalaciones de señalización, telecomunicaciones fijas y CTC.

c) Otras actuaciones.

La conexión en ancho UIC entre las estaciones de Atocha y Chamartín es una actuación de gran relevancia ya que representará un incremento en la capacidad de explotación de todas las líneas con origen/destino en Madrid. Las obras de dicha conexión, túnel urbano de 7,3km, han sido licitadas y adjudicadas en el presente ejercicio. A su vez el proyecto de la primera fase de ampliación del complejo de Atocha aprobado en diciembre de 2008, se preve la licitación de las obras en el primer trimestre de 2009.

Línea de alta velocidad Noroeste.

a) Ourense-Santiago.

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



y la supresión de los pasos a nivel a lo largo de la vía. Se encuentra en ejecución la totalidad de la plataforma de la línea, excepto los accesos a Ourense y a Santiago. La redacción de los proyectos de dichos accesos se ha licitado durante el año 2008 en previsión de que las obras de estos importantes enclaves puedan dar comienzo en el 2009, según está planificado. Esto supone que en el ejercicio 2008 se encuentran en ejecución un total de 82 Km, es decir el 92,7 %. Las obras consisten esencialmente en la ejecución de 35 viaductos, con una longitud total de 19,9km, y de 31 túneles, con una longitud total de 28km, siendo el resto del trazado de la plataforma sobre tierras, tanto en desmonte como en terraplén. Durante el ejercicio de 2008 se ha alcanzado la cifra de 23 viaductos terminados, que supone un porcentaje del 66% del total. En este momento se encuentran en ejecución el resto de viaductos, excepto uno, con un avance del 75% de la longitud de tableros y el 95% de pilas y estribos. En cuanto a los túneles, se han alcanzado los 20,8km de excavación, lo que supone un 75% del total de la obra en fase de avance, habiéndose terminado un total de 7 túneles.

Por otro lado, respecto al resto de subsistemas, cabe destacar la licitación de los proyectos constructivos de las subestaciones eléctricas de Amoeiro y Silleda y de los centros de autotransformación asociados, de tal manera que las obras de dichas subestaciones puedan comenzar en el próximo ejercicio. El proyecto de construcción de la línea aérea de contacto y sistemas asociados tiene previsto su comienzo a primeros del próximo año 2009. En cuanto a las instalaciones de seguridad, se han redactado los pliegos de condiciones para la redacción del proyecto básico y constructivo de las instalaciones de seguridad y comunicaciones de la línea de telefonía y de las Instalaciones de GSM-R.

#### b) León-Asturias.

En la línea de alta velocidad entre León y Asturias, la Variante de Pajares, con una longitud de 49,3 km, supondrá una disminución de 33km en la distancia del recorrido entre León y Oviedo, además de la reducción del tiempo de viaje entre ambas capitales, así como las correspondientes mejoras en el confort y la seguridad que proporcionará la nueva línea. La orografía y la complejidad técnica que supone salvar el macizo montañoso han obligado a la división del conjunto en ocho subtramos.

Los túneles de Pajares suponen un gran reto de ingeniería por la complejidad geológica y morfológica del macizo montañoso a superar. Se trata de dos túneles paralelos para vía única de 24,5 km cada uno, lo que los convierten en uno de los más largos de Europa y del mundo. En este año se ha finalizado la excavación del tubo lado este, así como el 93% de las galerías transversales.

Las obras de construcción de La Robla-Túneles de Pajares y Túneles de Pajares-Pola de Lena, en la vertiente leonesa 9,5 km y en la vertiente asturiana 15,3 km, consisten esencialmente en la ejecución de 9 viaductos y 11 túneles. Respecto a los viaductos, 3 se construyen para doble vía y 6 se desdobl原因 para vía única, de entre los cuales uno de ellos



corresponde al puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) de Campomanes. En definitiva, la longitud total de viaductos es de 1,8km. Sobre los túneles, la longitud total suma 16km aproximadamente, de los cuales algo más de la mitad se ejecutan en sección bi-tubo para vía única cada uno, mientras el resto corresponde a sección completa para doble vía.

El trazado de la nueva línea cuenta actualmente con un porcentaje de ejecución en el entorno del 74% y que en el caso concreto de los túneles de Pajares se sitúa por encima del 94%.

c) Palencia-León.

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

Las obras se dividen en 11 tramos que suman los 111,6 km de la nueva conexión. Durante el ejercicio 2008 se han adjudicado 3 tramos (Grijota-Becerril de Campos, Río Cea-Bercianos del Real Camino y Onzonilla-Estación de León) y está previsto que durante el año 2009 se adjudiquen el resto de los tramos. Se inició en 2008 la licitación de los proyectos constructivos de electrificación (línea aérea de contacto, subestaciones eléctricas de tracción y centros de autotransformación asociados y telemando de energía) entre Palencia y León; la redacción de los proyectos básico y constructivo de las subestaciones eléctricas entre La Robla y Pola de Lena; así como los relativos a las instalaciones de señalización, telecomunicaciones fijas y CTC, encontrándose en fase de licitación la redacción del proyecto constructivo de la línea aérea de contacto y sistemas asociados.

Como resumen el grado de ejecución de la red de alta velocidad al final del año 2008 se refleja en los cuadros siguientes:

EN SERVICIO	LONGITUD
	(km)
Madrid-Sevilla	471



		EN CONSTRUCCIÓN	LONGITUD (km)
Madrid-Barcelona Sants	664		
Córdoba-Málaga	155		
Zaragoza-Huesca	79	Barcelona-Figueres	131
Madrid-Valladolid	184	Cáceres-Mérida-Badajoz	77
Madrid-Toledo	21	Bobadilla-Granada	53
<b>TOTAL</b>	<b>1.574</b>	Madrid-Levante	661
		Vitoria-Bilbao-San Sebastián	57
		Variante de Pajares	50
		Ourense-Santiago	82
		Valladolid-Burgos-Vitoria	83
		Palencia-León-Asturias	77
		Otros	54
		<b>TOTAL</b>	<b>1.325</b>

Por último, en cuanto al mantenimiento 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, evento que se produjo a principios de 2008. Respecto al resto de la red de alta velocidad se ha realizado un importante esfuerzo para asumir el mantenimiento de las líneas y trazados nuevos que entraron en explotación a finales del año 2007: Antequera-Málaga y Madrid - Valladolid.

## 2.2. RED CONVENCIONAL. Construcción.

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, según la distribución en la red ferroviaria que figura en las encomiendas del Mº de Fomento, en cumplimiento del contrato programa firmado entre la AGE y Adif, y que se financian con los recursos económicos anuales que figuran en las encomiendas y con cargo al citado contrato programa.

### a) 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 2008 se han suprimido 112 pasos a nivel y se ha mejorado la protección de otros 78.

### b) Renovación de vías.

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 2008 se pueden destacar las renovaciones de vía en los tramos: Celrá-Variante de Figueres (incluyendo tercer



carril entre Girona y Figueres); Ronda-Cortes de la Frontera; Zafra-Fregenal de la Sierra; variante de Manuel Enova; El Escorial-La Cañada; San Sebastián-Pasajes Irún; Valladolid Campo Grande-Venta de Baños; Caldearenas-Jaca; Xátiva-Puebla Larga-Silla; Arroyo de Malpartida-San Vicente de Alcántara y San Vicente de Alcántara-Valencia de Alcántara.

c) Mejora de la seguridad y funcionalidad de la red ferroviaria.

Entre las instalaciones más significativas cabe destacar las referentes al control de tráfico centralizado (CTC) de los tramos: Monforte-Orense; León-Astorga; Pola de Lena-Oviedo y Miranda-Orduña y el CTC centro tratamiento Valencia. Asimismo mencionar las inversiones en la mejora de la señalización y en cerramientos y pantallas antiruidos.

d) Otras inversiones

En el campo específico de la ingeniería civil citar como obra singular de la misma, la sustitución de tres puentes metálicos, situados en los puntos kilométricos 148/990, 149/400 y 149/924 de la línea Tarragona-Barcelona-Francia, por puentes metálicos en acero Corten con vía embalastada. Y en relación a las actuaciones en túneles, sobresale la reconstrucción del revestimiento en el tramo inicial del túnel de Aloria en la línea Castejón-Bilbao por su complejidad técnica, al estar situado bajo un edificio y en un entorno arcilloso, no habiendo afectado a la puntualidad del tráfico ferroviario.

Destacar también la instalación de enclavamientos electrónicos, bloqueo automático banalizado (BAB) y control de tráfico centralizado (CTC) en el trayecto Magaz-Quintanilleja de la línea Madrid-Hendaya, así como la realización de un plan de renovación tecnológica de accionamientos eléctricos de agujas.

En el área de electrificación, se ha desarrollado una intensa labor en el estudio de las tensiones inducidas en la catenaria de red convencional por la catenaria de la red de alta velocidad, así como en la resolución de armónicos de tensión, inducidos por igual motivo, en el núcleo de cercanías de Barcelona, actuación que ha ido encaminada a subsanar la problemática sobre la aparición de armónicos generados desde las líneas de alta velocidad en las unidades de cercanías CIVIA, que desconectaban los equipos de tracción dejándolas paralizadas.

En el área de las telecomunicaciones se han desarrollado labores tanto para la centralización telefónica de los puestos de mando, como para la modernización de los sistemas de telefonía de explotación especialmente ligada a la circulación y regulación del tráfico ferroviario. Se ha procedido a la instalación de grabadores en 150 gabinetes de circulación y la integración de 34 nuevos equipos detectores de caldeo en sus correspondientes bandas de regulación. Y en el campo de los sistemas de transmisión, se han llevado a cabo proyectos relevantes de equipamiento PDH y redes de acceso y troncal en SDH. Se ha coordinado la implantación de una red troncal en alta velocidad, haciendo posible la comunicación entre líneas concebidas como islas, interconectando este núcleo a la red convencional que ya estaba interconectada a la red de gestión. Este trabajo ha hecho



posible la comunicación entre dos puntos cualquiera de la red ferroviaria bajo responsabilidad de Adif.

### Mantenimiento.

El mantenimiento de la infraestructura ferroviaria gestionada por 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 la red convencional, continuando con el proceso de modernización de los medios propios a disposición de la organización territorial, en 2008 entre otras inversiones se adquirieron 4 máquinas perfiladoras distribuidoras de balasto destinadas a los grupos de trabajo de maquina pesada de vía.

Enmarcado en el compromiso de compatibilización de nuestra actividad con el patrimonio ambiental, y de hacer de la infraestructura ferroviaria un espacio con mayor valor añadido para el ciudadano y su entorno, se ha llevado a cabo un esfuerzo en todo el ámbito territorial para la ejecución del Plan de Prevención de Incendios Forestales. Se ha contratado a empresas especializadas en desbroce y tratamientos selvícolas. Igualmente se ha contado con la colaboración de TRAGSATEC, empresa dependiente del Ministerio de Agricultura especialista en temas medioambientales, para garantizar una óptima ejecución del Plan y realizar un seguimiento de los trabajos y sus resultados. Para mostrar el amplio alcance del Plan, indicar que se han llevado a cabo los primeros desbroces en zonas no tratadas hasta la fecha por un importe de más de 23 millones de € en la red convencional y 2,5 millones en la red de alta velocidad. En cuanto a los tratamientos efectuados en zonas ya tratadas en años anteriores, el gasto ha sido de 9 millones de € en la red convencional y de medio millón de € en la red de alta velocidad.

En cuanto a la accidentalidad laboral hemos asistido a una reducción significativa en el número de accidentes, ningún accidente mortal ni grave, siendo la reducción de accidentes del 20% con respecto al ejercicio anterior. Se han cumplido los objetivos del Plan de Accidentalidad Cero al que se han dedicado más de 41.500 horas de formación.

### 2.3. CIRCULACIÓN.

Los procesos que configuran la función básica de Circulación van dirigidos a la asignación de capacidad y la gestión de la circulación de trenes en la red ferroviaria administrada por Adif, todo ello asegurando el trato no discriminatorio a empresas ferroviarias y candidatos que acceden a la red. Los procedimientos que se aplican están enfocados a la satisfacción de la demanda de servicios de empresas ferroviarias y candidatos, el uso eficiente de la red y la gestión eficiente de los recursos.



La gestión de la circulación de los trenes comprende las actividades diarias de regulación del tráfico ferroviario, gestión de incidencias encaminada a la minimización de su impacto y aplicación de plan de contingencias, coordinación entre operadores y mantenimiento de la red etc.

Además, la D.E. de Circulación entre otras, tiene competencias en:

- Puesta en servicio de nuevas líneas, tanto la colaboración desde el punto de vista operacional como la competencia recientemente incorporada que comprende los trámites administrativos ante el Ministerio de Fomento.
- Servicios a clientes en estaciones gestionadas de forma integral por Circulación (592 estaciones) que incluye el mantenimiento y rehabilitación de las mismas.
- I+D+i, con el desarrollo de nuevas tecnologías que ayudan a la planificación y gestión del tráfico ferroviario (GIFO, DaVinci, SITRA, MALLAS...)
- Cálculo de cánones por uso de la infraestructura, que se soporta en los sistemas de asignación de capacidad y gestión de la circulación de la Dirección. El nivel de conformidad de las empresas ferroviarias con las liquidaciones emitidas sobre la base de estos cálculos ha sido del 99'97%
- Modernización de los centros de regulación y control del tráfico: gabinetes de circulación, puestos de mando y centros de regulación y control.
- Certificación de interoperabilidad de nuevas líneas.
- Programación de las instalaciones.

#### Tráfico gestionado:

Durante 2008 se han gestionado 192'7 millones de kms.-tren, asegurando los niveles de calidad de servicio y de seguridad en la circulación comprometidos en objetivos.

De este tráfico hay que destacar:

- Supone un incremento del 3'9% sobre el año anterior.
- Las empresas ferroviarias privadas (Acciona, Continental, Comsa, Tracción Rail y EWS) han realizado 570.787 kms.-tren, que supone un incremento del 84% sobre el año anterior.
- En la red de alta velocidad se gestionaron 32 millones de kms.-tren, es decir un 44% más que el año anterior. Por otra parte en la red convencional se ha producido un descenso del -1,6%, que queda en 160,7 millones de kms-tren, destacando la pérdida de tráfico de mercancías de Renfe Operadora que, con 33,9 Mkms-tren, queda -8,7% por debajo del año anterior.
- El 82% del tráfico global en la red se ha gestionado mediante C.T.C. (control de tráfico centralizado), con sistemas de bloqueo automatizados (BA, BLA, BCA, BSL). Por otro lado, sólo el 4% del tráfico se ha realizado al amparo de bloqueos telefónicos.



### Escenario de gestión

La gestión del tráfico en 2008 se resume en los siguientes apartados:

- **Incidencias.** Durante 2008 se han gestionado una media de 84 incidencias/día con afectación al tráfico, de las cuales 38 correspondieron al ámbito de gestión de las empresas ferroviarias, 30 al de Adif, y 16 se debieron a causas externas (meteorología, orden público...). En relación con el año 2007, se ha producido un incremento global en el número de incidencias medias por día del 8'1 %, mientras que el tráfico en su conjunto creció un 3'9 %. En la red de alta velocidad se gestionaron 4'6 incidencias/día con afectación al tráfico: 2'49 correspondieron al ámbito de gestión de la empresa ferroviaria, 1'31 al de Adif, y 0'79 a causas externas; lo que supuso un incremento del 142 % sobre 2007, aunque debe tenerse en cuenta que la longitud de la red AV aumentó un 8% y el tráfico sobre ella un 44'2 %. De acuerdo con el plan de contingencias de Adif, se ha coordinado la aplicación de planes alternativos de transportes (P.A.T.) para aquellas incidencias que conllevaron disminuciones significativas de la capacidad, el despliegue de planes preventivos de verano-invierno y otras medidas de carácter preventivo y correctivo.
- **Incendios.** La aplicación del "Plan de Prevención de Incendios en la Vía y en sus Proximidades 2008" ha presentado buenos resultados, 26 incendios debidos a trenes o trabajos frente a los 40 producidos en 2007, es decir una reducción del 35%.
- **Limitaciones de velocidad.** El número medio de limitaciones de velocidad que afectaron al tráfico diariamente a lo largo de 2008 fue de 590 (-0'2% sobre el año anterior) con una repercusión media sobre 1.054 kms. de línea (-6'1% respecto a 2007). El impacto sobre el tiempo de viaje de los trenes fue de 808 minutos por día (+1'7% sobre el ejercicio anterior).
- **Mejora de equipamientos.** En esta área sobresale el incremento del C.T.C. en Red Convencional de 422 kms. y descenso del bloqueo telefónico en 362 kms. La remodelación y puesta en funcionamiento de las mejoras en el puesto de mando de Madrid-Chamartín y en el CRC de Zaragoza. Y el inicio de la remodelación del puesto de mando de Madrid Puerta Atocha A.V. y de los puestos de mando de Valencia Fuente San Luis y Barcelona Estación de Francia.
- **Nuevos servicios.** Durante el ejercicio 2008 destacan los siguientes: de alta velocidad y de larga distancia con trenes de ancho variable en las nuevas líneas de alta velocidad; puesta en servicio de los trenes de media distancia en alta velocidad Sevilla - Córdoba/Málaga y Madrid - Segovia, en febrero; servicios de media distancia A.V. entre Lleida Pirineus - Barcelona Sants y entre Calatayud - Zaragoza - Huesca, en abril; nuevo servicio de cercanías con la creación del



núcleo de Zaragoza (línea C1 Miraflores – Casetas) en junio; el inicio del servicio comercial de mercancías de dos nuevas empresas ferroviarias: Tracción Rail (abril 2008) y EWS (English Welsh & Scottish Railway Holding Limited) (octubre 2.008) y la implantación de nuevos servicios entre Barcelona – Irún/Int. Abando Indalecio Prieto con vehículos de ancho variable (serie 120) circulando por ancho UIC entre Barcelona y Zaragoza, en diciembre.

- Otros. Respecto de las suspensiones de circulación en 2008 se produjo la suspensión definitiva de la circulación entre Vara de Quart (que pasa a denominarse Valencia Sant Isidre) y Valencia Nord en abril, por obras para la entrada de la línea de alta velocidad en Valencia; el servicio entre Torralba y Soria fue suspendido desde el 17 de agosto hasta el 12 de noviembre por renovación de vía y entre Cáceres y Valencia de Alcántara desde el 23 de enero hasta el 12 de diciembre también por trabajos de renovación de vía. Finalizaron las obras del by-pass sur de Madrid-Atocha el 30 de diciembre, enlazando directamente las líneas de AV Madrid-Sevilla-Málaga y MBF y permitiendo la creación de dos nuevas relaciones transversales: Sevilla-Barcelona y María Zambrano – Barcelona sin necesidad de entrada de los trenes a la estación de Madrid Puerta de Atocha a partir del mes de enero de 2009.

#### Calidad de servicio

En cuanto a niveles de puntualidad conseguidos se han cumplido todos los objetivos por operadores y productos, con la salvedad del corredor de alta velocidad Madrid – Sevilla que alcanza el 99'4% (-0'2 puntos del objetivo) y las cercanías en hora punta que obtienen el 98'3% (-0'2 puntos del objetivo), ambos medidos con umbrales de 3 minutos.

Superan objetivos el resto:

- Servicios de alta velocidad en larga distancia con umbral de puntualidad a 3 min.: AV Madrid – Barcelona cerró con 98,8%, AV Madrid – Málaga alcanzó 98,6% y AV Madrid – Valladolid 98,8%.
- Servicio de larga distancia convencional, puntualidad de llegada global, con umbral de 10 min., 95,9%.
- Puntualidad de llegada por corredores con umbral 5 min.: Mediterráneo 94,1%, Madrid – Levante 94,2%, Norte vía AV 93,2%, Noreste vía MBF 94,8% y corredor Sur vía AV 95,4%.
- Puntualidad de llegada por productos, con umbral 5 min.: Euromed 96%, Alaris 95,7%, Altaria 93,7% y Alvia 94,2%.
- Servicios de alta velocidad en media distancia, 99,4%.
- Servicio de media distancia convencional (umbral 5 min.), 95,8%.
- Mercancías tanto Renfe Operadora como las empresas ferroviarias privadas superan objetivos.



Todos los objetivos de velocidad comercial fijados para el 2008 se han superado.

Sobre la impuntualidad debida a Adif en seis de los siete indicadores fijados en el Contrato Programa se ha superado el objetivo previsto. Sólo se ha incumplido en el caso de los trenes de media distancia convencional medidos con un umbral de 5 min. que, con un objetivo de contribución a la impuntualidad de 1'75 puntos, se situó en 1'78.

En el ámbito de la calidad y el medioambiente la contribución de la D.E. de Circulación al desarrollo del PECYMA y el Plan de Empresa Ciudadana de Adif se puede resumir en: la presentación al EFQM Excellence Award (EEA, Premio Europeo de Excelencia Empresarial ) organizado por la European Foundation for Quality Management (EFQM) y obtención del reconocimiento 5 estrellas de la EFQM que supone la consolidación del nivel de excelencia EFQM con Sello de Oro 500+ en el ámbito europeo; la renovación del certificado del Sistema Integrado de Gestión (calidad, medio ambiente, seguridad y salud en el trabajo) superando la auditoría de Aenor y la renovación del certificado del sistema de gestión ética y socialmente responsable según Norma SGE 21 de Forética. Asimismo, se editó la Memoria EFQM 2008 y el informe anual de Gestión de Calidad y Prácticas de Excelencia.

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

Las principales acciones acometidas a lo largo del 2008 quedan enmarcadas en la adaptación de los servicios a las demandas del mercado, tanto por los nuevos desarrollos ferroviarios como en la atención al viajero, y la consolidación de las estaciones como centros de referencia dentro del espacio urbano en el que se encuentran, ofreciendo servicios y calidad a los operadores ferroviarios, a viajeros, a comerciantes y a la ciudad en su conjunto.

En febrero de 2008 llegó la alta velocidad a Barcelona habiéndose producido la adecuación a la misma de la estación de Sants mediante la adaptación de sus vías y andenes, reestructuración del vestíbulo con la creación de una zona de embarque y la redistribución de espacios para reordenar el tráfico de cercanías y de alta velocidad, a la vez que se han mejorado los sistemas de información al viajero y el equipamiento de la estación, así como la construcción de un aparcamiento subterráneo con capacidad para 928 vehículos. Todas las actuaciones se han llevado a cabo manteniendo el funcionamiento y la operatividad de la estación, minimizando los efectos de las mismas sobre las condiciones de prestación de servicios al cliente. Con este proyecto, y con la ejecución de las fases aún pendientes, Barcelona Sants se convertirá en un moderno centro Intermodal de viajes más amplio, con mayores servicios y completamente adaptado para personas con discapacidad.

Zaragoza Delicias también se tuvo que adaptar para la celebración de la Exposición Universal, donde no sólo se reforzaron los servicios de información y atención al viajero, sino que también se inauguró una nueva línea de cercanías que, junto con la estación de



autobuses, convierten a Zaragoza Delicias en un centro de intermodalidad y funcionalidad neurálgico para la ciudad.

Asimismo, el 14 de diciembre tuvo lugar la puesta en servicio de la nueva estación de Burgos Rosa de Lima, ubicada en la nueva variante de Burgos, que se integrará en la futura línea de alta velocidad entre Madrid, Valladolid y la frontera francesa a través del País Vasco. En la nueva infraestructura se han tenido en cuenta aspectos de funcionalidad y utilidad para el usuario, ya que se trata de la futura estación de alta velocidad de Burgos.

En el ámbito de cercanías, se han construido nuevas estaciones en Terrassa Este (Barcelona), Entrevías (Madrid), Llamaquique (Oviedo), Universidad (Valencia) y Miribilla (Bilbao).

Otro aspecto fundamental durante 2008 ha sido la aprobación en el seno del Comité de Dirección de Adif del Plan de Accesibilidad de Estaciones, que contempla una inversión de 250 millones de €, con actuaciones que garantizan la plena accesibilidad a la práctica totalidad de los clientes que transitan por nuestras estaciones. El Plan prevé que todas las estaciones con más de mil viajeros/día y una parte importante de estaciones comprendidas entre setecientos y mil viajeros/día, estarán adaptadas para 2012, garantizando itinerarios accesibles para el acceso a los recintos de la estación, la movilidad en la misma, la accesibilidad a los andenes a través de rampas y ascensores y de andén - tren a través del recrecido y prolongación de andenes. En esta línea, en colaboración con Renfe Operadora, se presta el servicio Atendo de ayuda a los viajeros para accesibilidad al tren. Dentro de este plan se han efectuado o están en ejecución actuaciones de mejora para su utilización por personas discapacitadas (recrecido de andenes, instalación de ascensores, eliminación de barreras arquitectónicas, etc) en las estaciones de Ronda, Lorca, Benicarló, Vinaroz, Sabadell, Barberá del Vallés, Mongat Nord, Castelldefells-Centro, Platja-Castelldefells, Vilanova i la Geltrú y Montcada-Santa María, entre otras. Asimismo, aprovechando la realización de trabajos de modernización de estaciones tendentes a conseguir la mejora de la imagen, el confort de los edificios, distribuciones más funcionales de los servicios destinados a clientes, renovación de instalaciones, etc. se han llevado a cabo obras de este tipo en Valencia Nord, Mérida, Irún, Sevilla Santa Justa, Alcazar de San Juan, Teruel, Ripoll, Lugo, Caldes de Malavella, La Laguna, Elche-Parque ...

En línea con el reforzamiento de la implantación de la marca corporativa de Adif en la sociedad, se ha llevado a cabo la rotulación interior y exterior de las 95 estaciones adscritas a la D. E. de Estaciones de Viajeros y la rotulación exterior de las 465 estaciones de los núcleos de cercanías de la red.

Sobre las actuaciones destinadas al incremento del aprovechamiento comercial en las estaciones hay que destacar que, con motivo de las obras para la construcción del nuevo centro VIALIA, en la estación de Albacete ha sido necesaria la construcción de una estación provisional a fin de compatibilizar las obras referidas con la prestación de los servicios



ferroviarios a clientes. Igualmente se finalizaron las obras de primer establecimiento del hotel ubicado en Zaragoza Delicias, con la puesta en servicio del mismo para la inauguración de la Expo de Zaragoza, a la vez que se ha efectuado la propuesta de remodelación de los locales comerciales de dicha estación.

En materia medioambiental, con objeto de evitar vertidos accidentales procedentes de los autobuses en la red de recogida de aguas pluviales situada en la zona de tránsito y estacionamiento de autobuses de la estación intermodal de Almería, se ha adjudicado la instalación de un separador de hidrocarburos.

Adif, a través de la D. E. de Estaciones de Viajeros, ha sido premiada con la bandera Aenor de gestión ambiental, un reconocimiento al compromiso de la empresa con el medio ambiente, materializado entre otros logros, en la obtención de certificaciones ISO 14000 para todas las gerencias territoriales. En cuanto al apartado de calidad se refiere, se han vuelto a renovar en su totalidad las certificaciones ISO 9001:2000 de gestión de calidad de las 8 gerencias territoriales y de la dirección ejecutiva.

## **2.5. SERVICIOS LOGÍSTICOS.**

Un hito relevante ha sido la presentación al Comité de Dirección de Adif del resumen ejecutivo relativo al "Modelo de Negocio de la Dirección Ejecutiva de Servicios Logísticos", informando sobre los antecedentes, el análisis de la situación actual, las fases y tareas del modelo de negocio propuesto, así como de la propuesta de calendario para su implantación.

En el año 2008 se concluye la segunda fase de la puesta en servicio del complejo ferroviario de Zaragoza Plaza, instalación que se ubica en una parcela de un millón de metros cuadrados, disponiendo de una zona para actividades logísticas de 290.000 m<sup>2</sup>. Esta obra es el resultado del convenio suscrito por el Gobierno de Aragón, Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Zaragoza. Asimismo, en febrero de 2008 se pone en servicio el nuevo centro logístico ferroviario de mercancías en As Gandaras de Piñeiro (Lugo), que ocupa una superficie de 108.000 m<sup>2</sup> y dispone de una superficie destinada a actividades logísticas de 18.000 m<sup>2</sup>. Su construcción es fruto del convenio urbanístico suscrito entre Adif y el Ayuntamiento de Lugo, y el proyecto es cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

Para la mejora de la eficiencia operativa se contrata el desarrollo e implantación de un sistema a aplicar en los centros e instalaciones logísticas, que posibilite una mayor agilidad en el proceso de solicitud de los servicios, mejore la calidad en la prestación de los mismos, para conseguir un mayor grado de transparencia y fiabilidad del proceso de facturación. Dicho sistema ha sido denominado con el acrónimo AGYL (Aplicación para la Gestión Y la Logística).



Se aprueban las tarifas provisionales 2009 de los servicios A.C.A. en instalaciones logísticas, con los siguientes principios:

- Redefinición de los servicios adicionales, separando las operaciones relacionadas con el control de las instalaciones y la seguridad en la circulación de las operaciones que se realizan sobre el tren. Además se suprime el suplemento por vagones con materias peligrosas.
- Creación de un servicio complementario con las operaciones sobre el material asociadas al acceso y/o expedición.
- Se establece una clasificación única de instalaciones logísticas principales de mercancías.
- Igualmente, en línea con las medidas de incentivar el transporte de mercancías por ferrocarril, para 2009 se han mantenido las tarifas sin ningún incremento respecto al 2008.

Como nuevas infraestructuras o mejoras en las instalaciones existentes destacar:

- Con motivo de la afectación en la instalación logística de Albacete Mercancías por la línea de alta velocidad Madrid - Valencia - Murcia, se modifica la configuración de sus haces de vías, se construye una playa de carga y descarga de contenedores de 12.000 m<sup>2</sup> con tres nuevas vías y se dota a esta instalación con un nuevo edificio para el personal de Adif.
- En febrero de 2008 se ultima la actuación de renovación y mejora del pavimento en el área de tránsito y almacenamiento de contenedores en el centro logístico de Constantí en Tarragona. Dicha actuación consistió en la demolición y sustitución de la losa de hormigón armado existente por una nueva con capacidad para soportar la carga de tres contenedores cargados apilados sobre sí mismos.
- En marzo de 2008 se contrata el desarrollo e implantación de un sistema de medición, facturación a aplicar en los centros e instalaciones logísticas que posibilite una mayor agilidad en el proceso de solicitud de los servicios, mejore la calidad en la prestación de los mismos, para conseguir un mayor grado de transparencia y fiabilidad al proceso de facturación. Dicho sistema ha sido denominado con el acrónimo AGYL (Aplicación para la Gestión Y la Logística).
- En abril de 2008 se concluye la segunda fase de la puesta en servicio del complejo ferroviario de Zaragoza Plaza, esta instalación se ubica en una parcela de un millón de metros cuadrados, disponiendo de una zona para actividades logísticas de 290.000 m<sup>2</sup>. Esta obra es el resultado del convenio suscrito por el Gobierno de Aragón, Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Zaragoza.
- La finalización de los trabajos de la primera fase de instalación de elementos de señalización corporativa en las 15 principales instalaciones adscritas a Servicios



Logísticos. Igualmente en este año se licitan y adjudican los trabajos para la señalización de la 2ª fase, afectando a otras nuevas 30 instalaciones, iniciándose los primeros trabajos y la redacción de los proyectos de su diseño en noviembre de 2008.

- La renovación y mejora del pavimento de hormigón armado del centro logístico de Madrid Abroñigal se contrata en julio de 2008. Esta actuación consiste en la reconstitución y refuerzo de las zonas menos dañadas, así como de la nueva construcción de las no recuperables, encontrándose en fase de ejecución al final del ejercicio.
- En julio de 2008 se contrata el acondicionamiento de superficies en el complejo logístico de mercancías de Córdoba, consistente en la prolongación de la actual losa de hormigón para el tratamiento de contenedores en 150 metros lineales, generando una ampliación de 6.000 m<sup>2</sup>, así como en la dotación de iluminación y servicios auxiliares en la misma.
- Y en noviembre de 2008 se formaliza la contratación de la implantación de nuevas zonas de instalaciones logísticas en el centro de Sevilla La Negrilla. La actuación consiste en rehabilitar los espacios no utilizados en la actualidad para su puesta en actividad como zona logística.

En cuanto a las certificaciones de medioambiente y calidad, AENOR auditó, con resultado satisfactorio, la revisión de la certificación, conforme a la norma UNE-EN ISO 14001: 2000, del sistema de gestión medioambiental implantado en 15 instalaciones logísticas. Igualmente, se auditó la ampliación de esta certificación a 6 nuevas instalaciones con igual resultado, pasando a ser en la actualidad 21 las instalaciones logísticas certificadas. Asimismo, AENOR, previa realización de las pruebas pertinentes, certifica satisfactoriamente conforme a la norma UNE-EN ISO 9001:2000, el sistema de gestión de calidad implantado en Servicios Logísticos, que comprende los servicios prestados en 50 de sus instalaciones. También durante este mismo año 2008 se ha preparado la documentación del sistema de prevención para poder certificarlo, según la norma OHSAS 18001:2007, e igualmente, se firma un convenio de colaboración entre Adif y la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA) para la contratación de estudios sobre interoperatividad de áreas de transporte de mercancías y terminales ferroviarias. Por último durante el ejercicio 2008 Servicios Logísticos ha participado con su representación en el stand de Adif de los principales certámenes logísticos nacionales, SIL de Barcelona del 3 al 6 de junio y LOGITRANS en Madrid del 10 al 12 de noviembre.



## 2.6. PATRIMONIO Y URBANISMO.

En primer lugar señalar que en el año 2008 se ha producido la publicación del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, Texto Refundido de la Ley del Suelo, que modifica el marco general legislativo que regula la actividad estatal en materia de suelo.

Las sociedades creadas para el desarrollo de las redes arteriales ferroviarias de alta velocidad y su integración urbana, en este año han iniciado o licitado obras en Alicante, Barcelona, León, Logroño, Valencia, Valladolid 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 la gestión de suelos destaca la transmisión de 198.660 m<sup>2</sup> de suelo y/o aprovechamientos a la sociedad Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. en el ámbito de Zaragoza-Delicias. Sobre las 15 sociedades inmobiliarias participadas mencionar que han continuado sus actividades aunque en un entorno más complicado dada la situación del sector inmobiliario.

Se han establecido acuerdos con otras administraciones públicas, formalizados en Convenios Urbanístico-Ferrovial, en Almería, Andoaín, Antequera, Benalmádena, Bilbao, Cádiz, Cardedeu, Dos Hermanas, Gavá, Gijón, Granada, Irún, Málaga, Ripoll, Donostia-San Sebastián, Sitges y Villena.

En el ámbito de la gestión urbanística, se ha participado en el seguimiento de los procesos de revisión y modificación del planeamiento general, así como en los del planeamiento de desarrollo, de aquellos municipios por los que discurren las redes ferroviarias, formulando propuestas, sugerencias y alegaciones en los casos en los que se ha considerado procedente, con objeto de conseguir la adecuada calificación de los terrenos administrados por Adif, tanto desde el punto de su idoneidad para el correcto funcionamiento del ferrocarril como de rentabilidad económica, todo ello de acuerdo con criterios económico-sociales de integración urbana del ferrocarril. En este capítulo destacan las aprobaciones definitivas en los municipios de Segovia, Logroño en el ámbito del PERI nº 3 "Ferrocarril", Gijón en el ámbito ferroviario y en Santiago de Compostela.

Dentro de la actividad de gestión del inventario de bienes inmuebles de Adif, se ha incluido en el mismo la documentación correspondiente a las nuevas líneas de alta velocidad Madrid-Valladolid y Córdoba-Málaga. El proceso de identificación sobre cartografía catastral de las líneas cerradas o de construcción abandonado, a las que se refiere la disposición adicional séptima de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, ha continuado y se ha iniciado la incorporación de los expedientes de reversión de terrenos de dichas líneas tramitados por los antiguos Gobiernos Civiles. También se ha incorporado al inventario la información relativa a edificios en recintos ferroviarios de las CC.AA. de Galicia, Asturias, País Vasco, Cantabria, Navarra y La Rioja. Sobre el programa anual de



mantenimiento, se han actualizado un total de 307 unidades de inventario de las cuales 132 corresponden a recintos ferroviarios situados en ciudades.

En relación a los expedientes de fijación de la línea límite de edificación en zonas urbanas concretas, cuyas facultades fueron objeto de delegación a favor del Presidente del Adif por Orden FOM 2893/2005, de 14 de septiembre, en el año 2008 se han recibido 83 solicitudes de reducción resultando autorizados 77.

En el seno del grupo de trabajo de talleres, constituido en cumplimiento de la Orden FOM 2909/2006, de 19 de septiembre, durante el ejercicio de 2008 se ha trabajado en la definición planimétrica de un total de 60 talleres, habiéndose acordado la delimitación de un total de 17 recintos de taller.

Respecto al proceso de racionalización de oficinas administrativas, se ha avanzado en la agrupación de dependencias por direcciones generales en los diferentes ámbitos de Madrid. Por otra parte se ha iniciado el plan de actuaciones en edificios protegidos financiado por el Ministerio de Fomento con cargo al 1% cultural.

Sobre la actividad de gestión patrimonial destacar el inicio de la andadura del archivo central de Adif, diseñándose un sistema informático de archivo digital. También continúa el ambicioso plan de viviendas fundamentalmente en lo referente al saneamiento jurídico y físico. Por otra parte se han realizado las primeras pruebas que determinaba el proyecto de saneamiento del inventario de gestión patrimonial. Los proyectos de recopilación documental y digitalización de todos los actos de disposición habidos en la historia de Adif (antes Renfe) continúan a un ritmo ligeramente superior al proyectado. Las relaciones contractuales con los operadores de telefonía y los explotadores de los aparcamientos han sido modificados, incrementándose los beneficios para Adif. Por último mencionar los arrendamientos con las administraciones públicas para usos sociales, municipales y culturales, y con organizaciones no gubernamentales, como el firmado en Valencia que ha permitido la rehabilitación del antiguo edificio del Cabanyal, en donde se realizan actividades para personas con parálisis cerebral.

En la actividad de producción de suelos, enajenación y arrendamientos, durante este año se han patrimonializado 673.362 m<sup>2</sup>. Asimismo, se han formalizado 554 nuevos contratos de arrendamiento, bajo la aplicación de gestión GPA que permite la tasación electrónica de cada inmueble y su control por distintos organismo de la dirección.

Finalmente, en materia de calidad en el año 2008 Patrimonio y Urbanismo ha renovado los tres procesos certificados por la Norma ISO 9001:2000 (inventario de bienes inmuebles, desafectación del servicio público ferroviario de bienes inmuebles incluidos en el inventario y la gestión de bienes patrimoniales de Adif), así como se ha procedido a certificar un cuarto proceso, denominado control económico de las expropiaciones. En el marco del sistema de calidad EFQM, una vez realizadas las autoevaluaciones se ha procedido a elaborar el plan de acciones que se derivan de la mencionada autoevaluación. Con



relación a la gestión medioambiental, se ha trabajado en colaboración con otras áreas de la entidad en la comisión que ha modificado el "Procedimiento General de Gestión y Coordinación de Actividades Ambientales (PG-22)" en aspectos fundamentales como, por ejemplo, en el tratamiento de suelos contaminados por gestión histórica. Los principios que informan este nuevo procedimiento se fundamentan en una maximización de los recursos que permitan salvaguardar de una forma efectiva los intereses de Adif. También se ha seguido desarrollando la política de creación de Vías Verdes, habiéndose firmado durante el año 2008 convenios para nuevas actuaciones en Merindades, Bureba y la ampliación de la Ruta del Aceite, lo que permitirá la ampliación en 155 kilómetros la red de Vías Verdes.

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

La dirección ejecutiva ha avanzado, dentro de la estrategia de Adif, en el desarrollo e implantación de un sistema de calidad, con la obtención de la certificación por AENOR conforme a las normas ISO 9001:2000 de los dos procesos incluidos en el alcance previsto inicialmente: realización de la oferta comercial a clientes de telecomunicaciones y conformación de las facturas a clientes (operadores ferroviarios) por el servicio de energía de tracción (combustible y energía eléctrica).

### **Energía**

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

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

- Convocatoria y adjudicación del procedimiento para la compra del consumo de energía eléctrica para 2009 por un importe total estimado de 233,4 millones de €, incorporando nuevos tipos de ofertas entre otras y, por primera vez en Adif, a precios variables. La adjudicación finalmente se realizó referenciando los precios de la energía al mercado diario OMEL con la posibilidad, recogida en los pliegos, de optar durante el año 2009 a fijar precios según el mercado a futuros de OMIP.
- El establecer la gestión directa por Adif de los ATRs (derechos de acceso al sistema eléctrico) sin intervención de las compañías eléctricas comercializadoras.
- Elaboración de un procedimiento general de gestión de suministros de energía eléctrica (altas, bajas y modificaciones) de aplicación en todo el ámbito territorial de Adif.
- Implantación de la aplicación informática para la gestión integral de accesos a las redes eléctricas (GIAR) que permite a Adif optimizar los costes de los ATRs, así como controlar y validar la facturación de los mismos al haber separado la contratación de la energía de los ATRs.



- Instalación de módems de última generación en 320 puntos de suministro y trafos en 15 subestaciones, para mejorar la calidad de la medida del sistema de telemedida.
- Optimización de parámetros de contratación en la línea de alta velocidad Madrid- Barcelona, previa consecución de informes favorables de Red Eléctrica de España, para hacer posibles las ampliaciones de derechos necesarias.

En el ámbito de gestión de combustible:

- Convocatoria y adjudicación del procedimiento para la compra del consumo para 2009 de gasoleo B exento y bonificado por un importe total estimado de 81,2 millones de €.
- Recepción de la instalación de combustibles de Vara de Quart (San Isidre) en Valencia para dar servicio a media distancia y cercanías.
- Abandono y desmantelamiento de las instalaciones de Valencia Norte (vía 19) y puesta en funcionamiento, en coordinación con los responsables de las obras de alta velocidad, de una instalación fija temporal en Valencia (Filipinas).
- Desmantelamiento de la instalación del T. C. R. de Villaverde.

#### Telecomunicaciones

Durante el año 2008 la actividad principal ha estado determinada por el mantenimiento de los sistemas que garantizan los estándares de calidad, así como el cumplimiento de los objetivos económicos:

- Coordinación de las actuaciones para implantación y puesta en funcionamiento de la telefonía móvil en el último tramo de la LAV Barcelona-Madrid.
- Coordinación de las actuaciones para la implantación de la telefonía móvil en el túnel de cercanías Atocha-Sol-Chamartín.
- Integración en el sistema de supervisión de fibra óptica (SSFO) de la supervisión de las fibras de las líneas de alta velocidad: Lleida-Barcelona, Córdoba-Málaga y Madrid-Segovia-Valladolid.
- Red troncal: terminación de la instalación del nuevo cable troncal en los tramos Córdoba-Sevilla y Córdoba-Andujar.
- Coordinación de las actuaciones con el resto de áreas de la entidad y los operadores de telefonía móvil para solventar los problemas de interferencias radioeléctricas entre las señales de GSM y GSM-R, en los túneles de El Prat y Sants, necesario para la puesta en servicio del sistema ERTMS nivel 2.
- Instalar e iniciar las pruebas del nuevo sistema de gestión avanzada de clientes.
- Consolidar las redes metropolitanas de cable dedicado derivado de la fusión realizada entre dos de nuestros clientes.
- Establecimiento del VII protocolo con uno de nuestros clientes, para la ampliación y regularización de la red que actualmente tiene contratada con Adif.



### 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 y su comparación con el ejercicio anterior:

CONCEPTO	2008	2007	Variación	Variación
	(millones €)	(millones €)	(millones €)	%
Importe neto cifra de negocios	1.807,0	1.576,0	231,0	14,7
Trabajos efectuados por la empresa para su inmovilizado	15,5	14,6	0,9	6,2
Otros ingresos de explotación	707,4	627,2	80,2	12,8
<b>INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>2.529,9</b>	<b>2.217,8</b>	<b>312,1</b>	<b>14,1</b>
Aprovisionamientos	-156,7	-161,4	4,8	-2,9
Gastos de personal	-653,0	-648,6	-4,4	0,6
Dotaciones netas para amortización de inmovilizado	-179,8	-175,8	-4,0	2,3
Variación de la provisión de tráfico	18,8	21,1	-2,3	-10,9
Otros gastos de explotación	-1.541,0	-1.406,9	-134,1	9,5
Otros gastos	6,8		6,8	
<b>GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>-2.504,9</b>	<b>-2.371,7</b>	<b>-115,3</b>	<b>4,9</b>
<b>PÉRDIDA DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>25,0</b>	<b>-153,9</b>	<b>178,9</b>	<b>-116,2</b>
Ingresos financieros	182,3	176,4	5,9	3,3
Gastos Financieros	-213,1	-161,6	-51,5	31,9
<b>RESULTADOS FINANCIEROS</b>	<b>-30,8</b>	<b>14,8</b>	<b>-45,6</b>	<b>-308,1</b>
<b>RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>-5,8</b>	<b>-139,1</b>	<b>133,3</b>	<b>-95,8</b>
Ingresos extraordinarios		77,1		
Gastos extraordinarios		-34,3		
<b>RESULTADOS EXTRAORDINARIOS</b>		<b>42,8</b>	<b>-42,8</b>	
<b>IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES</b>	<b>2,3</b>	<b>7,7</b>	<b>-5,4</b>	
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>3,5</b>	<b>-88,6</b>	<b>85,1</b>	<b>-96,0</b>

Para la comparación entre las cifras del presente ejercicio con las del ejercicio anterior hay que tener en cuenta que las cuentas anuales del ejercicio 2008 son las primeras en las que se aplica el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, mientras que para las del ejercicio 2007 se aplicó el anterior Plan de Contabilidad. En dichas cuentas se detallan las variaciones que se han producido respecto a



las del año anterior consecuencia de la diferencias normativas entre ambos planes, fundamentalmente, por lo que se refiere a la cuenta de pérdidas y ganancias, en el tratamiento contable de las provisiones, los gastos de ERE, amortizaciones y resultados extraordinarios.

En la rúbrica del importe neto de la cifra de negocios se incluyen, además de los cánones ferroviarios regulados por la O.M.FOM/898/2005 y de la tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros, los ingresos por la administración de la red de titularidad del Estado y por inversiones de reposición y mejora en dicha red, conceptos estos últimos que derivan de las aportaciones económicas de la AGE que figuran en el Contrato Programa firmado con Adif. Los mayores incrementos respecto al año 2007 se han producido en los cánones consecuencia de la puesta en explotación a finales del año 2007 y principios de 2008 de trayectos de alta velocidad.

En los gastos de explotación destaca el aumento respecto al año anterior de los 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. En el importe de los gastos de personal del ejercicio 2008 no se incluyen los derivados del expediente de regulación de empleo, que sí se incluían en años anteriores, por cambio en el criterio de contabilización consecuencia de la aplicación del nuevo plan contable.

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.

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 socios externos
Adif	-15,8	
Tifsa	2,1	3,3
Redalsa	0,8	0,8
Emfesa	0,4	
Equidesa	-0,3	
Participaciones puestas en equivalencia	7,5	
<b>Total</b>	<b>-5,3</b>	<b>4,1</b>



### 3.1.2. RESTO SOCIEDADES.

#### CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS DE 2008

cifras en miles de €

CONCEPTO	EMFESA	COMFERSA	REDALSA	TIFSA	EQUIDESAS	TOTAL
INGRESOS	3.006,45	26.219,73	11.377,21	125.566,32		166.169,71
Aprovisionamientos	1.093,14	3.373,25	3.062,16	59.685,12		67.213,67
Gastos de personal	995,21	5.255,69	4.042,39	38.654,09		48.947,38
Resto suministros exterior	691,51	13.743,03	1.062,16	11.391,25	82,04	26.969,99
Amortizaciones	8,10	675,43	472,75	426,79		1.583,07
Resto de gastos	0,84	152,95	400,40			554,19
<b>GASTOS</b>	<b>2.788,80</b>	<b>23.200,35</b>	<b>9.039,86</b>	<b>110.157,25</b>	<b>82,04</b>	<b>145.268,30</b>

MARGEN EXPLOTACIÓN	217,65	3.019,38	2.337,35	15.409,07	-82,04	20.901,41
Result financ y extraordinarios	345,32	681,81	-51,60	352,56	-174,92	1.153,17
RESULTADOS ( a.d.impuestos)	562,97	3.701,19	2.285,75	15.761,63	-256,96	22.054,58
Impuesto de sociedades	169,07	962,55	685,72	4.683,16		6.500,50
<b>RESULTADO NETO EJERCICIO</b>	<b>393,90</b>	<b>2.738,64</b>	<b>1.600,03</b>	<b>11.078,47</b>	<b>-256,96</b>	<b>15.554,08</b>

#### CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS DE 2007

cifras en miles de €

CONCEPTO	EMFESA	COMFERSA	REDALSA	TIFSA	EQUIDESAS	TOTAL
INGRESOS	7.211,06	24.953,23	8.658,53	100.219,59		141.042,41
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
<b>GASTOS</b>	<b>3.964,13</b>	<b>22.002,18</b>	<b>7.593,91</b>	<b>86.082,50</b>	<b>32,61</b>	<b>119.675,33</b>

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
<b>RESULTADO NETO EJERCICIO</b>	<b>2.291,75</b>	<b>3.042,26</b>	<b>692,29</b>	<b>9.699,95</b>	<b>-598,93</b>	<b>15.127,31</b>

#### DIFERENCIAS 2008 vs 2007

cifras en miles de €

CONCEPTO	EMFESA	COMFERSA	REDALSA	TIFSA	EQUIDESAS	TOTAL
INGRESOS	-4.204,61	1.266,50	2.718,68	25.346,73		25.127,30
Aprovisionamientos	-1.296,18	564,74	184,12	13.815,17		13.267,85
Gastos de personal	73,99	364,39	546,32	8.581,68		9.566,38
Resto suministros exterior	691,51	418,91	194,66	1.714,05	66,38	3.085,51
Amortizaciones	0,76	-137,96	159,10	37,48		59,38
Resto de gastos	-645,41	-11,91	361,75	-73,63	-16,95	-386,15
<b>GASTOS</b>	<b>-1.175,33</b>	<b>1.198,17</b>	<b>1.445,95</b>	<b>24.074,75</b>	<b>49,43</b>	<b>25.592,97</b>

MARGEN EXPLOTACIÓN	-3.029,28	68,33	1.272,73	1.271,98	-49,43	-465,67
Result financ y extraordinarios	195,83	-584,88	-14,95	131,25	-198,18	-470,93
RESULTADOS ( a.d.impuestos)	-2.833,44	-516,56	1.257,78	1.403,23	-247,61	-936,60
Impuesto de sociedades	-935,59	-212,94	350,04	24,71	-589,58	-1.363,36
<b>RESULTADO NETO EJERCICIO</b>	<b>-1.897,85</b>	<b>-303,62</b>	<b>907,74</b>	<b>1.378,52</b>	<b>341,97</b>	<b>426,76</b>



El conjunto de empresas alcanzó en 2008 una cifra de ingresos de explotación 166,2 millones de €, incrementándose con respecto al año anterior en 25,2 millones de €, el 17,5%. De igual forma los gastos de explotación se situaron en 145,3 millones de €, superiores en 25,6 millones de € al año 2007, lo que supone un incremento del 21,4 %. Como consecuencias de las citadas variaciones, los resultados netos se elevaron a 15,6 millones de €, que suponen un incremento respecto a 2007 de 0,4 millones de €, un 2,6 % más que en 2007.

Las variaciones más significativas han sido las siguientes:

En TIFSA, el incremento de ingresos ha sido de 25,3 millones de €, que representa un aumento del 25,4 % respecto a 2007, debido a un fuerte incremento de pedidos de clientes, lo que ha motivado igualmente una subida de los gastos de 24,1 millones de €, o lo que es lo mismo un 28 % superiores y por lo tanto los resultados fueron superiores en 2008 en 1,4 millones de €.

En EMFESA, la cifra de ingresos fue inferior en 4,2 millones de € respecto a 2007, debido a la disminución de las comisiones que se devengaron por sus socios, Adif y Renfe Operadora, respecto de la enajenación de los activos que éstos ponen a disposición de la sociedad. Los gastos disminuyeron en 1,2 millones de €, y los resultados han sido inferiores en 1,9 millones de € respecto a 2007.

### 3.2 INVERSIONES.

Las cifras económicas de las inversiones realizadas durante el ejercicio 2008, cuotas del IVA soportado incluidas, figuran en los cuadros adjuntos:

LÍNEAS	IMPORTE
	(millones €)
<b>Líneas de alta velocidad</b>	<b>3.992</b>
Madrid-Frontera Francesa	829
Madrid-Valladolid	431
Córdoba-Málaga-Granada	211
Madrid-Levante	1.692
LAV a Asturias	591
Otras inversiones	238
<b>Obras por cuenta del Estado (*)</b>	<b>923</b>
Ourense-Santiago	366
Resto	557
<b>Otros activos propios</b>	<b>467</b>
<b>TOTALES</b>	<b>5.382</b>



NATURALEZA	IMPORTE
	(millones €)
Plataforma	3.599
Vía	762
Electrificación	137
Instalaciones de telecomunicaciones	41
Instalaciones de seguridad	311
Estaciones	232
Equipamientos y resto de actuaciones	300
<b>TOTALES</b>	<b>5.382</b>

(\*) Cifras de la liquidación del Contrato Programa para el 2008

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

LÍNEAS	CONTRATADO	REALIZADO	REALIZADO
	(millones €)	(millones €)	(%)
Madrid-Frontera Francesa	11.188	9.540	85
Madrid-Lleida	4.416	4.408	100
Lleida-Barcelona (Sants)	4.401	4.219	96
Barcelona (Sants)-Figueras	2.371	913	38
Madrid-Valladolid	4.311	4.159	96
Córdoba-Málaga-Granada	2.959	2.611	88
Madrid-Levante	6.373	4.282	67
Madrid-Valencia	5.485	3.659	67
Acceso Alicante y Murcia	888	623	70
LAV a Asturias	2.288	1.918	84
Ourense-Santiago	1.222	1.008	82
Otras inversiones	2.482	1.055	43
<b>TOTALES</b>	<b>30.823</b>	<b>24.573</b>	<b>80</b>

Excluyendo las líneas de alta velocidad en construcción, la distribución de la inversión realizada en 2008 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.)	25		25
Eje 1. Madrid Chamartín-Irún-Hendaya	11	123	134
Eje 2. Madrid Chamartín-Zaragoza-Lérida-Barcelona-Cerbere	121	107	228
Eje 3. Madrid Chamartín-Valencia-San Vicente de Calders	35	100	135
Eje 4. Alcazar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	11	70	81
Eje 5. Madrid Atocha-Cáceres-Badajoz	1	20	21
Eje 6. Venta de Baños-León-Orense-Vigo	4	73	77
Común a varios ejes o no asignable a ejes	259	64	323
<b>TOTAL</b>	<b>467</b>	<b>557</b>	<b>1.024</b>

Y la distribución por tipo de red:

TIPO DE RED	ACTIVOS PROPIOS	ACTIVOS ESTADO	TOTAL
	(millones €)	(millones €)	(millones €)
Cercanías	153	148	301
Red A	149	133	282
Red B	4	9	13
Red C		6	6
Red general	30	345	375
Red A	18	209	227
Red B	6	51	57
Red C	6	85	91
Red alta velocidad	25		25
Común a varios ejes o no asignable	259	64	323
<b>TOTAL</b>	<b>467</b>	<b>557</b>	<b>1.024</b>
Red A	167	342	509
Red B	10	60	70
Red C	6	91	97
Red alta velocidad	25		25
Común a varios ejes o no asignable	259	64	323
<b>TOTAL</b>	<b>467</b>	<b>557</b>	<b>1.024</b>

### 3.3. EJECUCIÓN DEL CONTRATO PROGRAMA.

Toda la información económica - contable con la que se elaboró el contrato programa se hizo basándose en el Plan General de Contabilidad de 1990, pero el cierre del ejercicio 2008 se ha realizado conforme al Nuevo Plan Contable (Real Decreto 1514/2007 de 16 noviembre, en vigor el 1 enero de 2008). Las diferencias normativas entre ambos como consecuencia del tratamiento contable de las provisiones, los gastos de ERE, amortizaciones etc. modifican sustancialmente el resultado del ejercicio 2008, cuando se realiza la comparación entre los cierres según el NPGC y el PGC 1990.



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

RESUMEN			
Datos en millones de €			
DATOS	PREVISTO CONTRATO PROGRAMA	REAL	DIFERENCIA
Resultado ADIF según NPGC	-15,5	-3,5	12,0
Plantilla ADIF (al cierre del ejercicio 2008, en nº de personas)	14.053	13.872	-181
Coste del ERE (Expediente regulación de empleo)	39,7	37,3	-2,3
Mantenimiento, Explotación y Gestión de la Red Estado (incluido IVA)	832,1	832,1	
Inversiones en la red Convencional (incluido IVA)	521,9	557,5	35,6
Inversiones en la red Convencional, acumulado 2007 y 2008 (incluido IVA)	1.003,0	1.056,5	53,5
Inversiones en la línea de alta velocidad MADRID – GALICIA, tramo OURENSE – SANTIAGO (incluido IVA)	330,0	365,6	35,6
Inversiones en la línea de alta velocidad MADRID – GALICIA, tramo OURENSE – SANTIAGO, acumulado 2007 y 2008 (incluido IVA)	769,9	681,4	-88,5
Aportaciones patrimoniales	1.352,3	1.352,3	
Endeudamiento neto	700,0	650,3	-49,7

Como aspectos relevantes destacar:

#### Resultado de Adif

El contrato programa establece para el ejercicio 2008 un resultado negativo de 15,5 millones de €, mientras que según el NPGC la pérdida ha sido de 3,5 millones de €, mejorando las previsiones en 12,0 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 2008	Previsto Contrato Programa	Resultado Real 2008
Mantenimiento infraestructura	388	35.013
Circulación	9.775	-3.918
Seguridad en la circulación	669	234
Total Administración Red Convencional	10.831	31.329
Expediente Regulación de Empleo (ERE)	39.682	37.347
Total Admón. Red Convencional (con ERE)	-28.851	-6.018

#### Plan de recursos humanos.

Respecto de las previsiones del contrato programa, la plantilla a cierre del ejercicio desciende en 181 personas y el coste del ERE ha sido ligeramente inferior al previsto en 2,4 millones de €. En su Cláusula 7ª del C-P se establece como objetivo la mejora de la productividad, partiendo de la calculada al cierre del 2007 para llegar a un productividad objetivo en el ejercicio 2010. Por lo tanto, como lo que se busca es conocer la tendencia de la productividad durante el periodo del C-P, en el cuadro siguiente se compara la productividad real del 2007 con la productividad de cierre del 2008.

### PLAN DE RECURSOS HUMANOS

PRODUCTIVIDAD 2008	2007	2008	Var. %
Plantilla media	14.141	14.095	-0,3%
Ingresos comerciales (miles de €)	827.221	928.462	12,2%
Ingresos comerciales (excluidas las aportaciones)/ plantilla media ADIF	58.498	65.872	12,6%

Como se puede observar la tendencia de la productividad se incrementa en el 12,6% respecto al ejercicio 2007. Los ingresos comerciales aumentan un 12,2%, acorde con el objetivo marcado en el C- P.

#### Inversión realizada en 2008.

Respecto a la inversión en la red convencional, en aplicación de las encomiendas, el objetivo de inversión para 2008 es de 521,9 millones de € (520,6 millones de € sin incluir el 0,25% de gestión de SEITSA) y de 1.003,0 millones de € desde el inicio del contrato programa. El gasto real de ejecución en 2008 ha sido de 557,5 millones de €, si bien deduciendo las ayudas de la Unión Europea y otras subvenciones (24,4 millones de €), la cifra comparable con la previsión citada sería de 533,0 millones de € que representa un



grado de cumplimiento del 102,1%, 1.031,1 millones de € acumulados, con un cumplimiento del 102,8% .

Respecto a las Inversiones en la red de alta velocidad Madrid – Galicia, tramo Ourense-Santiago, el contrato programa fija el objetivo de inversión para 2008 en 330,0 millones de € y en 769,9 millones de € desde el inicio del contrato programa. El gasto real de ejecución de obra en 2008 ha sido de 365,5 millones de €, que representa un grado de cumplimiento del 110,8%, y 681,3 millones de € acumulados, con un cumplimiento del 88,5%.

En el siguiente cuadro se incluyen las inversiones realizadas según las partidas establecidas en el contrato programa:

INVERSIONES REALIZADAS EN 2008 POR PARTIDAS CONTRATO PROGRAMA						
(Cifras en millones de euros, incluido 2% gestión y 16% IVA, a 31/12/2008)						
DISTRIBUCIÓN C.P.	GASTO 2008					
	PREVISTO CONTRATO PROGRAMA		GASTO REAL		% REALIZADO	
	2008	ACUMULADO	2008	ACUMULADO	2008	ACUM.
Estaciones de Cercanías	30,1	42,9	9,4	9,9	31,0	23,0
Supresión de bloqueos telefónicos	13,0	26,0	0,1	0,1	0,8	0,4
Supresión y protección de PP.NN.	73,0	124,8	52,0	98,0	71,3	78,6
Control tráfico centralizado	29,0	38,8	30,3	33,1	104,3	85,2
Renovación catenaria	20,5	38,8	5,5	5,5	26,8	14,2
Renovaciones de vía	158,0	279,5	155,7	223,4	98,6	79,9
Subestaciones eléctricas.	4,1	11,6	5,1	5,9	127,1	50,8
Mejora seguridad y funcionalidad	69,1	151,6	45,5	77,9	65,9	51,4
Actuaciones en mercancías	6,0	11,3	0,6	0,6	9,8	5,2
Actuaciones puntuales	119,1	277,8	216,7	407,1	181,9	146,6
Subrogación			32,4	129,2		
Actuaciones prioritarias			4,1	33,2		
Junta de Andalucía				21,6		
Ajustes cierre (pte. liquidación definitiva C.P.)				11,1		
<b>TOTAL</b>	<b>521,9</b>	<b>1.003,0</b>	<b>557,5</b>	<b>1.056,5</b>	<b>106,8</b>	<b>105,3</b>
Deducción por ayudas	Incluidas	Incluidas	-24,4	-25,5		
<b>TOTAL SIN AYUDAS UNION EUROPEA</b>			<b>533,0</b>	<b>1031,1</b>	<b>102,1</b>	<b>102,8</b>
<b>OURENSE – SANTIAGO (C.P.)</b>	<b>330,0</b>	<b>769,9</b>	<b>365,6</b>	<b>681,4</b>	<b>110,8</b>	<b>88,5</b>

#### Indicadores de prestación de servicios.

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



En el cuadro adjunto figuran las previsiones y las cifras reales de estos indicadores para el ejercicio 2008.

CUADRO DE SITUACIÓN GLOBAL - INDICADORES DE PRESTACIÓN DE SERVICIO		Previsto en CP 2008	REAL 31/12/2008
CONFORT	PORCENTAJE DE VIA CALIFICADO COMO BIEN + ACEPTABLE		
	A1	65,3	69,1
	A2	57,6	62,2
FIABILIDAD (Imputable a ADIF)	B	53,7	60,8
	REDES A1 + A2 Nº INCIDENCIAS CON AFECTACIÓN A LA CIRCULACIÓN	4.289	3.673
DISPONIBILIDAD (Imputable a ADIF)	Cercanías Madrid y Barcelona Nº INCIDENCIAS CON AFECTACIÓN A LA CIRCULACIÓN	894	793
	REDES A1 + A2 HORAS TOTALES FUERA DE SERVICIO		
	- con afectación a la circulación	11.442	9.220
	- sin afectación a la circulación	15.202	12.464
ACCIDENTALIDAD	Cercanías Madrid y Barcelona HORAS TOTALES FUERA DE SERVICIO		
	- con afectación a la circulación	1.731	1.595
PUNTUALIDAD	- sin afectación a la circulación	1.757	1.296
	ACCIDENTES DE TRENES Nº de Accidentes	28	20
	LARGA DISTANCIA (Llegada < 10 min.)	2,10	1,65
	Euromed (Llegada < 5 min.)	5,00	1,80
	Alaris (Llegada < 5 min.)	1,60	1,57
	Altaria (Llegada < 5 min.)	3,50	2,63
	CERCANIAS (Llegada < 3 min.)	0,63	0,52
	MEDIA DISTANCIA (Llegada < 5 min.)	1,75	1,78
	MERCANCIAS (Puntualidad Restringida) (*) Llegada < 60 min.	1,50	1,30

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

### 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 2008 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	4.690,6	3.389,0	72,25	3.019,8	89,1
Madrid-Lleida	2.919,3	2.109,3	72,25	2.011,3	95,3
Lleida-Frontera Francesa	1.771,3	1.279,7	72,25	1.008,6	78,8
Madrid- Valladolid	1.851,5	1.573,8	85,0	1.272,0	80,9
Madrid-Levante	718,2	574,6	80,0	465,2	80,9
<b>TOTAL</b>	<b>7.260,3</b>	<b>5.537,4</b>	<b>76,27</b>	<b>4.757,0</b>	<b>85,9</b>

Para el nuevo período de programación 2007-2013, la Comisión Europea ha aprobado una nueva regulación, Reglamento del Consejo de 11 de julio de 2006 (CE) 1084/2006 sobre el Fondo de Cohesión y el Reglamento (CE) 1083/2006 que establece normas generales sobre el Fondo de Cohesión, el Fondo Social Europeo y el FEDER .

La ayuda que se prevé recibir con cargo al Fondo de Cohesión para este nuevo periodo de programación asciende a 1.118,5 millones, habiéndose cobrado durante el ejercicio 2008 la cantidad de 55,9 millones de € en concepto de anticipo de las ayudas previstas.

#### 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 2008 se refleja en el siguiente cuadro:



PROGRAMA OPERATIVO	COSTE ELEGÍBLE	AYUDA CONCEDIDA	% AYUDA	COBROS	% COBROS
	(millones €)	(millones €)		(millones €)	
<b>ANDALUCÍA</b>	<b>1.675,0</b>	<b>915,0</b>	<b>54,6</b>	<b>806,9</b>	<b>88,1</b>
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
<b>ASTURIAS</b>	<b>130,7</b>	<b>65,4</b>	<b>50,0</b>	<b>62,1</b>	<b>94,9</b>
LAV León-Asturias	89,0	44,5	50,0	42,3	95,0
Red convencional	41,7	20,9	50,0	19,8	94,7
<b>CASTILLA Y LEÓN</b>	<b>866,3</b>	<b>512,7</b>	<b>59,2</b>	<b>487,1</b>	<b>95,0</b>
LAV Madrid-Valladolid	322,1	193,2	60,0	169,4	87,6
LAV León-Asturias	473,3	284,0	60,0	284,0	100,0
Red convencional	70,9	35,5	50,0	33,7	94,9
<b>CASTILLA LA MANCHA: LAV M-Toledo</b>	<b>103,3</b>	<b>67,1</b>	<b>65,0</b>	<b>63,8</b>	<b>95,0</b>
<b>EXTREMADURA: red convencional</b>	<b>150,4</b>	<b>75,2</b>	<b>50,0</b>	<b>40,8</b>	<b>54,2</b>
<b>GALICIA: red convencional</b>	<b>254,1</b>	<b>127,1</b>	<b>50,0</b>	<b>86,2</b>	<b>67,8</b>
<b>MURCIA</b>	<b>180,9</b>	<b>90,4</b>	<b>50,0</b>	<b>70,4</b>	<b>77,9</b>
LAV Madrid-Levante	50,2	25,1	50,0	21,5	85,7
Red convencional	130,7	65,3	50,0	48,9	74,8
<b>VALENCIA</b>	<b>276,7</b>	<b>138,3</b>	<b>50,0</b>	<b>131,3</b>	<b>94,9</b>
LAV Madrid-Levante	198,8	99,4	50,0	94,4	95,0
Red convencional	77,9	38,9	50,0	36,9	94,9
<b>TOTAL</b>	<b>3.637,4</b>	<b>1.991,2</b>	<b>54,74</b>	<b>1.748,6</b>	<b>87,8</b>

Las ayudas que se prevén recibir con cargo al FEDER en el nuevo periodo de programación 2007 -2013 ascienden a 1.962,7 millones de €. Durante el ejercicio 2008 se han cobrado 91,7 millones de € en concepto de anticipo de las ayudas previstas.

#### 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 a Adif hasta 31 de diciembre de 2008 alcanza la cifra de 367,4 millones de € de los que se habían cobrado a dicha fecha 132,8.

#### 3.5 CONVENIOS DE FINANCIACIÓN.

Se establecen para financiar por el Ministerio de Fomento actuaciones en la red de titularidad del Estado o estaciones de cercanías.

El primer convenio para "La mejora de la red ferroviaria de cercanías de Cataluña" por importe de 110 millones de € fue firmado el 6 de junio de 2007, entre el Ministerio de Fomento, Adif y Seitssa. Recoge cinco actuaciones siendo la más destacable la nueva estación de cercanías en La Sagrera/Meridiana.



El segundo convenio, se estableció para la "Realización de actuaciones de mejora de la red ferroviaria de titularidad del Estado en Cataluña" y fue firmado el 7 de octubre de 2008 entre el Ministerio de Fomento, Adif y Seittsa por importe de 250 millones de €. Este segundo convenio recoge:

- La modernización de 48 estaciones de Cercanías de Barcelona y 2 estaciones de Regionales en Cataluña. Su importe es de 125 millones de €, de los cuales se han encomendado 98,3 millones de €.
- La mejora en la red ferroviaria de titularidad del Estado en Cataluña para lo que se contemplan 43 actuaciones por importe de 125 millones de €, de los que se han encomendado 100,8 millones de €.

El tercer convenio, regulado por el Real Decreto de 28 de noviembre de 2008, crea un Fondo Especial del Estado para la Dinamización de la Economía y el Empleo dotado con 70 millones de €, de los que se han encomendado al Adif 65,1 con el siguiente reparto:

- Actuaciones de conservación y mejora de seguridad en la red convencional de ferrocarril por importe de 30,3 millones de €.
- Supresión de Pasos a Nivel: 23,6 millones de €.
- Mejora de la protección en pasos a Nivel: 11,2 millones de €.

### 3.6 CONTRATACIÓN.

Durante el ejercicio 2008 tuvo lugar la entrada en vigor de dos nuevas disposiciones legislativas (la Ley 30/2007 de Contratos del Sector Público y la ley 31/2007 coloquialmente denominada Ley de Contratación de los Sectores Excluidos) que reordenan la actividad contractual del Sector Público. En consecuencia, con anterioridad a su entrada en vigor, Adif llevó a cabo la adaptación de sus procedimientos internos, de sus pliegos y de los sistemas informáticos, a fin de adecuarlos al nuevo marco legislativo. Fruto de dicha adaptación se elaboraron y aprobaron los Pliegos Tipo de Cláusulas Administrativas Particulares, los Pliegos de Condiciones Generales y los Manuales e Instrucciones internas de contratación de la entidad. La adaptación normativa se ha realizado con la antelación suficiente para evitar que la incorporación a la normativa interna de los cambios legislativos supusiera una ralentización del ritmo de licitaciones y adjudicaciones de la Entidad.

De otro lado, en febrero de 2008 se aprobó la normativa reguladora del Registro Voluntario de Licitadores de Adif, herramienta destinada a facilitar e incrementar la concurrencia competitiva, la agilización y simplificación de los procedimientos de contratación, habiéndose inscrito en dicho registro a 31 de diciembre de 2008 un total de 264 empresas.



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

DIRECCION	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE
		millones € (sin IVA)
Red de alta velocidad	621	5.019
Red convencional	2.832	418
Telecomunicaciones y energía	137	335
Estaciones de viajeros	1.124	177
Resto	3.684	262
<b>TOTALES</b>	<b>8.398</b>	<b>6.211</b>

Cuadro resumen de licitaciones.

Cuadro resumen de adjudicaciones.

DIRECCION	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE
		millones € (sin IVA)
Red de alta velocidad	578	3.909
Red convencional	2.846	400
Telecomunicaciones y energía	140	286
Estaciones de viajeros	1.123	145
Resto	3.708	435
<b>TOTALES</b>	<b>8.395</b>	<b>5.176</b>

Cuadro resumen de licitaciones por procedimiento.

PROCEDIMIENTO/CRITERIO	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE	% / Imp.
		millones € (sin IVA)	
ABIERTO			
▪Oferta más ventajosa (varios criterios)	559	4.498	72,5
▪Precio (un criterio)	162	37	0,6
RESTRINGIDO			
▪Oferta más ventajosa (varios criterios)	39	365	5,9
▪Precio (un criterio)	174	36	0,6
NEGOCIADO			
▪Con Publicidad	31	301	4,8
▪Sin Publicidad			
○ Complementarios	9	64	1,0
○ Vinculación Tecnológica	248	275	4,4
○ Otras Causas	705	339	5,5
○ Contratos Menores	5.461	52	0,8
PEDIDOS A ACUERDO MARCO	1.010	244	3,9
<b>TOTALES</b>	<b>8.398</b>	<b>6.211</b>	

Comparando con el año anterior se observa que si bien ha disminuido el número de expedientes licitados, se ha incrementado el importe de los mismos.

	Nº expedientes	Importes (M €)
Año 2007	9.833	5.735
Año 2008	8.398	6.211



### 3.7 PARTICIPACIONES DE ADIF.

A 31 de diciembre de 2008 Adif tenía participaciones directas en 53 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 8. 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 los puntos 1.1 y 3.1.2 del presente informe.

#### 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 fondo propios a 72,1 millones de €.

SOCIEDAD	CAPITAL (millones €)	F. PROPIOS (millones €)
AGUILAS RESIDENCIAL	1,8	5,3
BANO REAL	3,6	5,5
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA	3,0	2,9
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA	1,2	1,6
INARENAS	0,9	1,1
MOSAICO	16,8	16,5
NECSOREN	0,1	0,1
RENTAPEX 2000	1,2	2,1
RENTOSUNA	0,3	0,4
RENTURBIS	1,1	5,3
RESIDENCIAL LANGA	0,4	0,4
SOFETRAL	3,5	4,4
TERRALBINA	2,1	7,1
TRICÉFALO	9,0	8,7
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	9,5	10,7
<b>TOTAL</b>	<b>54,5</b>	<b>72,1</b>



En conjunto durante el ejercicio 2008 se obtuvieron ingresos por importe de 84,7 millones de €, con una disminución respecto al año anterior del 40,7%, y un beneficio global después de impuestos de 4,4 millones de €, que representa una disminución del 74 % respecto al año anterior.

SOCIEDAD	INGRESOS	%	RESULTADOS	%
	(millones €)		(millones €)	
AGUILAS RESIDENCIAL	6,8	8,1	0,1	2,3
BANO REAL	11,8	14,0	1,1	25,6
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA	3,7	4,4	0,0	0,0
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA	2,5	2,9	0,2	4,5
INARENAS	0,1	0,1	0,0	0,0
MOSAICO	15,8	18,6	0,0	0,0
NECSOREN	0,0	0,0	0,0	0,0
RENFAPEX 2000	0,5	0,5	0,0	0,0
RENFOSUNA	2,5	3,0	-0,1	-2,3
RENFURBIS	6,8	8,0	1,9	42,8
RESIDENCIAL LANGA	0,2	0,2	0,0	0,0
SOFETRAL	0,2	0,2	0,1	2,3
TERRALBINA	11,4	13,5	0,3	6,8
TRICÉFALO	8,1	9,6	1,2	27,1
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	14,2	16,9	-0,4	-9,1
<b>TOTAL</b>	<b>84,7</b>	<b>100,0</b>	<b>4,4</b>	<b>100,0</b>

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 la sociedad de Palencia, 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	0,6
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	1,2
ZARAGOZA A.V.	37,5	0,6	0,6
PALENCIA	50,0	0,6	0,6
BARCELONA REGIONAL	5,9	1,5	1,8
BILBAO RÍA 2000	10,0	2,0	1,5
GIJÓN AL NORTE	12,5	0,6	0,5
<b>TOTAL</b>		<b>10,1</b>	<b>10,3</b>

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	2,3
NECSA	40	31,8	40,2
NEFSA	40	10,0	9,9
SLISA	40,3	0,9	2,3
<b>TOTAL</b>		<b>45,0</b>	<b>54,7</b>

En el ejercicio 2008 la cifra de ingresos del conjunto ha sido de 31,8 millones de €, con una disminución de 77,9 millones de € respecto al año anterior, y los beneficios de 1,7 millones de € correspondiendo fundamentalmente a Necsa.

#### 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 8 sociedades.

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

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

En materia de investigación, desarrollo e innovación en tecnología ferroviaria, y dentro del Plan Estratégico 2006-2010, se ha dotado a la entidad del sistema de gestión de I+D+i sobre la base de la Norma UNE EN 166002, con alcance horizontal y de aplicación a todos los proyectos liderados o participados por Adif. Este sistema de gestión está enfocado a identificar los proyectos específicos de I+D+i desarrollados por la entidad y su interrelación entre ellos y con el resto de procesos del Sistema de Gestión; establecer criterios, métodos y recursos que aseguren que estos procesos se llevan a cabo con eficacia; obtener información sobre los resultados que se alcancen, implantando las acciones que permitan asegurar los resultados y mejorar permanentemente los procesos; fomentar la participación de todo el personal de Adif en la generación de ideas innovadoras; así como establecer los criterios, métodos y recursos que aseguren la protección de los resultados de los proyectos realizados y su transferencia de tecnología.

Al amparo del acuerdo de colaboración existente entre nuestra entidad y AENOR para la certificación de sistemas de calidad, el sistema de gestión de I+D+i fue auditado, concediéndose la certificación según norma UNE 166002:2006. Es el primer certificado obtenido por Adif en su conjunto y en una disciplina nueva, siendo nuestra entidad el primer organismo público al que se concede este sello.

Destacable es el esfuerzo de participación de Adif en las convocatorias del Plan Nacional de I+D+i, así como el resultado conseguido, habiendo obtenido financiación para los 13 proyectos que se relacionan a continuación:

- Convocatoria Orden PRE 1082/2008:
  - Desarrollo de un cambiador de ancho universal y estrategias de compatibilización y migración en la red ferroviaria española, UNICHANGER- .
  - Mantenimiento predictivo de las infraestructuras ferroviarias mediante el desarrollo de un sistema de auscultación y evaluación continua de la plataforma con Geo-Radar, SAEC .
  - Estudio de interferencias por armónicos sobre la infraestructura ferroviaria, ARMÓNICOS.
  - Estudio del comportamiento aerodinámico tren-vía a velocidades superiores a 300 Km/h, el fenómeno del levante de balasto, AURÍGIDAS.
  - Sistemas avanzados de interoperabilidad ferroviaria basados en tecnologías TIC mediante desarrollo del componente ERTMS, EUROLAZO.
  - Detección segura y fiable del posicionamiento de trenes en trayectos, DETECTREN.



- Investigación de técnicas avanzadas para la explotación ferroviaria en las zonas neutras de la catenaria de las líneas de alta velocidad, IFZONE.
- Tecnologías de identificación y comunicaciones para mejora de la información y seguridad a lo largo de la cadena logística, TICLOG.
- Multiplataforma de comunicaciones inalámbricas y protocolo estándar de comunicaciones para sensorización y control visual de infraestructuras ferroviarias, Red inalámbrica de sensores.
- Convocatoria Orden PRE 2429/2008: Acción estratégica de energía y cambio climático. Proyecto de integración del transporte aéreo y alta velocidad, AERO-AVE.
- Convocatoria Orden ITC 464/2008 subprograma Avanza I+D. Programa gestión inteligente de documentación incoherente, GIDIN.
- Convocatoria CENIT:
  - Sistemas para la detección de explosivos en centros e infraestructuras públicas, SEDUCE .
  - Tecnologías ecológicas para el transporte, ECOTRANS.

Los acuerdos de colaboración para la ejecución de estos proyectos han sido promovidos por Adif, y se ejecutan en colaboración con otros centros oficiales de investigación, universidades, y empresas; resaltando así la labor de la entidad como dinamizadora de esta actividad en el sector español. Reseñable es, por una parte, el presupuesto económico global de estos proyectos nacionales que asciende a 83,5 millones de €, y por otra, que la mayor parte de la participación en esta inversión en I+D+i proviene del sector privado, contribuyendo de esta manera al reto de aumentar la participación del sector privado en la I+D nacional.

Igualmente, Adif ha obtenido financiación y participa en dos proyectos del VII Programa Marco Europeo: Integrated European Signalling System, INESS, y estudio de la afección de los trenes de alta velocidad sobre la Infraestructura, levante de balasto AEROTRAIN.

Actualmente la cartera de proyectos de I+D+i de Adif es relevante, con 44 proyectos en ejecución, además de los que se encuentran en estudio de factibilidad, siendo 14 de ellos singulares por tratarse de proyectos que reúnen al menos dos de las tres siguientes características: participan varios departamentos de Adif; reciben financiación externa, especialmente si es necesario establecer consorcios y/o organizaciones mixtas con otras empresas, en concreto subvenciones a través de la oportuna convocatoria; o su presupuesto supera el millón de €.

Los resultados de estos proyectos revertirán en el desarrollo tecnológico de nuestro ferrocarril con la consiguiente incorporación de mejoras, así como en otros sectores susceptibles de ser aplicados. A su vez podrán generar trasferencias tecnológicas derivadas



de su comercialización, debido al alto nivel de participación del sector privado antes mencionado.

En el marco de colaboración con distintas entidades y empresas, se han suscrito todos los convenios de colaboración necesarios para presentar los citados proyectos a las convocatorias reseñadas. Además, se ha celebrado un convenio marco con el Instituto de Magnetismo Aplicado de la Universidad Complutense de Madrid, y cuatro convenios específicos de desarrollo con el mismo; así como una adenda al convenio marco con el Cedex. Asimismo, se han firmado dos convenios de asistencia técnica con Indra Sistemas S.A, para la licitación del sistema Davinci en las administraciones ferroviarias de Marruecos y China.

Los contratos de transferencias tecnológicas firmados han sido cinco, cuatro de ellos sobre las patentes de placas de soporte acodadas para sujeciones elásticas de carriles y pieza aislante perfeccionada para sujeción elástica, y uno más en relación al dispositivo para la detección de caída de objetos en las vías ferroviarias.

Por último, en materia de protección de resultados se ha solicitado el registro de siete nuevas patentes y un modelo de utilidad; así como el registro de la marca de La Pandilla de Adif y los diseños industriales de los personajes de La Pandilla. Los registros de propiedad intelectual han venido referidos a especificaciones técnicas, manuales, software y varios audiovisuales.

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

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

##### Seguridad en la circulación.

En el año 2008 se han producido 205 accidentes frente a 247 del año 2007, lo que supone una reducción de 17%. De estos 205 accidentes, 45 fueron graves. El índice de frecuencia se ha situado en el 1,06% frente al 1,32% del año anterior, lo que supone una reducción del 19,70%.

En el área de inversiones y conforme a lo indicado en el plan anual de Seguridad en la Circulación de 2008, se encuentran las actuaciones llevadas a cabo en cerramientos, tanto en zonas urbanas como rurales, para las que se han presentado inversiones por 31 millones de €. Las inversiones en activos propios, por importe de 7,2 millones de €, se han asignado al desarrollo e instalación de un prototipo de equipo Asfa, adquisición de etilómetros, homogeneización de la señalización de la línea de Alta Velocidad Madrid- Sevilla y dotación de grabadoras de conversaciones modelo "C". Por lo que respecta a los activos del Estado, se han realizado inversiones por importe de 36,3 millones de € resultado de distintos planes de actuación para reducir la accidentabilidad.



Sobre las instalaciones, se emitieron 3 certificaciones de seguridad asociadas a las instalaciones de seguridad que significaron la conclusión de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona. Asimismo se emitieron certificaciones para el túnel entre Atocha y Chamartín, y para el by-pass que une Sevilla y Málaga con Barcelona. Otras actuaciones que implican la modernización de la red son: la 2ª fase de la variante de Queixas (A Coruña), la variante de Burgos, la variante de León, la línea Olmedo-Valladolid, la variante de El Reguerón (Murcia) y la nueva línea de cercanías de Zaragoza.

En el apartado de material y centros de mantenimiento, se concedieron 739 autorizaciones de vehículos nuevos, se realizaron 14 informes para la homologación de actividades en los centros de material rodante y se obtuvieron 1.685 habilitaciones. En el campo de las habilitaciones de personal se otorgaron un total de 5.867 habilitaciones relacionadas con la seguridad en la circulación y se formalizaron 301 habilitaciones de conducción. Por último mencionar que se concedieron 3 licencias de empresa ferroviaria, 2 certificados de seguridad y 2 ampliaciones de certificados. Asimismo, se realizaron 7.183 inspecciones.

#### Prevención de riesgos laborales.

Durante este año 2008 se han producido 329 accidentes, 4 de ellos graves y 1 mortal, frente a los 408 del año anterior, de los cuales 7 de ellos fueron graves y 2 mortales, lo que supone una reducción del 19,36%. El índice de Incidencia se ha situado en el 23,34, que frente al 28,93 del año anterior supone una reducción del 19,32%. El índice de gravedad ha quedado situado en 0,76 frente al 0,85 del año anterior, lo que supone una reducción del 10,59%.

Dentro del Plan de Accidentalidad Cero se han realizado reuniones conjuntas con los comités de seguridad y salud de 12 empresas contratistas, así como reuniones con el servicio de prevención de otras 5 empresas. Siguiendo la misma línea, se han realizado jornadas informativas en las que han participado 45 empresas.

En lo referente a los servicios médicos se han realizado un 19,25% más de reconocimientos de vigilancia de la salud y se ha digitalizado el servicio de radiodiagnóstico, mejorando su funcionamiento. Además se ha inaugurado el gabinete sanitario de Bilbao. A lo largo de 2008 se han adscrito más de 6.000 trabajadores a las diferentes campañas de medicina preventiva.

Por otro lado, se ha participado en el VI congreso internacional de Prevención de Riesgos Laborales que tuvo lugar en La Coruña del 14 al 16 de mayo de 2008 y en el de la Comunidad de Madrid celebrado en noviembre de 2008.

#### Protección civil y seguridad.

Se han ejecutado inversiones en activos propios por importe de 7,1 millones de €, mientras que en activos del Estado ha sido por importe de 2,3 millones de €.

Entre las actuaciones más importantes llevadas a cabo, hay que destacar:



- a) Proyectos de instalaciones y sistemas: las instalaciones recepcionadas de Puerta de Atocha; el centro de protección y seguridad de Segovia; las estaciones de Almería, Bobadilla, Huelva, Puertollano, Ciudad Real, Toledo, San Sebastián, Barcelona Francia, Valladolid, Linares Baeza; las instalaciones de seguridad en la terminal de Santurce y Tarragona Constantí; la protección de subestaciones eléctricas y equipos de líneas; las instalaciones de seguridad en edificios como los de Paseo del Rey y Sor Ángela de la Cruz.
- b) Comunicación, creación en el portal INICIA del apartado para Protección Civil y Seguridad.
- c) Calidad, obtención de la certificación de Gestión de Calidad ISO 9000:2001.
- d) Formación: 14.679 horas de formación, destacando el máster en Protección Civil; el programa de Protección Civil de Instalaciones; el permiso de conducción BTP; el curso de Protección Civil y Seguridad en Adif; simulacros.
- e) Asistencia a foros nacionales e internacionales: CEUSS, COLPOFER, UIC, EIM, reuniones bilaterales, fundación ESYS.

#### 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 y las asistencias técnicas de obra (ACO) presentan un plan de calidad (PC) de las obras, que es validado por el director de obra y enviado a la Dirección de Calidad, Seguridad y Supervisión para su revisión y posterior aprobación, y cuyo cumplimiento es controlado con posterioridad por las auditorías que se realizan, dando lugar a la emisión de los informes correspondientes.

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

- Auditorías técnicas a instalaciones y suministradores (laboratorios, plantas de hormigón, plantas de prefabricados, suministradores de apoyos, etc.)
- Auditorías técnicas de obra durante las cuales se desarrollan comprobaciones topográficas, de adaptación a proyecto y comprobaciones de adaptación a los procedimientos específicos de ejecución y control de las obras de plataforma.
- 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.



En lo referente a la participación y mejora continua, se elaboró el plan de participación de Adif "Compartimos talento", habiendo participado en el mismo 112 grupos, de los cuales 54 se presentaron al III concurso de participación para la innovación y excelencia en la gestión.

Respecto a la formación y comunicación las principales actuaciones fueron: la creación del boletín digital "Actualidad CYMA", participación en la XIV semana europea de la calidad y en la 9ª edición del congreso nacional de medio ambiente (CONAMA), edición de la memoria ambiental 2007 y la realización de cursos sobre calidad y medio ambiente así como sobre el modelo EFQM y la norma ISO 9000:2004.

Entre los acuerdos alcanzados durante el año 2008 es necesario destacar los suscritos con Seo Bird Life para el estudio y conservación de aves silvestres y su hábitat; con EMGRISA en lo relativo a la asistencia en suelos potencialmente contaminados; con Renfe Operadora en materia ambiental; con AENOR.

Siguiendo los procesos de normalización se han actualizado el 80% de los mapas de procesos de las áreas de actividad recogidas en el PECYMA del que se ha realizado la II revisión y seguimiento de los objetivos e indicadores; se presentó el proyecto "Certadif" conforme a la norma ISO 9001; se apoyó la elaboración de documentos del sistema de calidad de las direcciones generales de Grandes Proyectos de Alta Velocidad y Planificación Estratégica; se confeccionaron borradores de procedimientos del sistema de gestión de calidad de Adif y se constituyó el subcomité de normalización de Adif.

En lo que concierne a la implantación del modelo EFQM, el proyecto se presentó a los comités de dirección de 7 áreas de actividad, participaron 60 personas para cumplimentar la guía de autoevaluación, y se identificaron más de 300 puntos fuertes y áreas de mejora estableciendo más de 100 planes de acción de los cuales se estableció el 75%.

#### Medio ambiente.

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

El Reglamento del Sector Ferroviario detalla los contenidos del proyecto de construcción, entre los que se encuentra la adecuación del proyecto a la declaración de impacto ambiental



(en los casos en que sea preceptiva) y, en particular, la concreción de las medidas correctoras y protectoras derivadas del análisis ambiental. Para ello, el condicionado de la DIA de obligado cumplimiento, se integra en los proyectos básicos y constructivos mediante la redacción del anejo de integración ambiental, dando lugar a diversas partidas en los contratos de construcción de las infraestructuras destinadas fundamentalmente a: evitar la contaminación de los suelos y las aguas; tratar correctamente los residuos excedentes de las obras civiles; proteger el patrimonio cultural; disminuir la contaminación acústica en lugares críticos y proteger la fauna y la flora. A su vez, el Estatuto de Adif establece que, en los supuestos en los que la aprobación de los proyectos corresponda a Adif, éste ostentará las facultades de supervisión y, en su caso, de certificación del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental de los mismos. El sistema de aseguramiento del cumplimiento de la DIA con el que se dota Adif, se apoya en las instrucciones y recomendaciones para la redacción de proyectos de plataforma (IGP) y en el pliego de prescripciones técnicas tipo para los proyectos de plataforma (PGP).

Para asegurar el cumplimiento legal medio ambiental se han elaborado 31 certificados de cumplimiento de la DIA de proyectos constructivos, 93 informes de adecuación a la DIA de proyectos modificados y complementarios y 149 exenciones de tramitación ambiental de actuaciones. Asimismo, los directores ambientales de obra realizaron más de 1.000 informes sobre este aspecto.

En el marco de la planificación ambiental se desarrolló un convenio entre Renfe Operadora y Adif en lo que respecta a la descontaminación de suelos, comenzando los trabajos en las instalaciones de Orense. En materia de legislación acústica se respondieron a 45 quejas por ruido y vibraciones y se ha procedido a la elaboración de los planes de acción en materia de ruido. Por último, se presentaron los 6 ejes estratégicos del plan Adif Verde sobre el progreso ambiental, la mejora del ambiente acústico, la reducción de residuos, el uso eficiente de los recursos, la sensibilización a terceros y los compromisos con la sociedad.

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

##### **4.4.1. ADIF**

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

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

El plan social es la principal herramienta para lograr los objetivos anteriormente citados. En 2006 fue autorizado por la Dirección General de Trabajo e incluye el plan de prejubilaciones y bajas Incentivadas con una previsión de las mismas estimada en 2.500



para finales de 2010. El número de adhesiones al expediente de regulación de empleo en 2008 ha sido de 362.

La oferta de empleo público (OEP) es la herramienta complementaria al plan social ya que permite sustituir a los trabajadores prejubilados que ocupan un puesto de valor añadido. Siguiendo las necesidades de las diferentes áreas de la empresa, en 2008 las plazas de la OEP se incrementaron en un 297% pasando de 300 plazas en 2007 a 892 en 2008. Respecto al personal operativo se ofertaron 682 plazas creándose un plan de becas para ayudar a los gastos de mantenimiento durante el período de formación para los aspirantes a factor de circulación de entrada. Concerniente al personal de estructura se ofertaron 210 plazas dirigidas a licenciados universitarios con y sin experiencia en los diferentes ámbitos de la empresa. Estas contrataciones, por tanto, permiten el rejuvenecimiento de la empresa que es uno de los objetivos del Plan Social.

Asimismo, en el desarrollo del plan de movilidad interna en el que han participado más de 1.000 personas, se adjudicaron 458 plazas.

#### Desarrollo directivo.

Durante el año 2008 se ha consolidado el nuevo modelo de desarrollo directivo que tiene por objetivo dar respuesta conjunta a necesidades de la organización y expectativas de las personas que la configuran. Este modelo se basa en criterios organizativos transparentes, gestión por competencias, evaluación del desempeño, formación para el desarrollo, sucesión planificada de puestos críticos y retribución del desempeño.

Otro punto importante es la transmisión de conocimiento a los directivos que serán protagonistas del relevo y esto se lleva a cabo mediante el proyecto Mentor que apoya el desarrollo del talento donde participan los mentores (personas con mucha experiencia), y los mentorizados (personas con potencial). Durante el año 2008 este proyecto acogió a 45 mentores y 90 mentorizados con un total de 1.710 horas de formación.

#### Otros temas.

Formación. En el desarrollo del plan anual de formación participa cada uno de los departamentos de formación de las diferentes Direcciones Ejecutivas y los centros de formación de la Dirección de Organización, Formación y Desarrollo. El plan anual de formación de 2008 ha superado las previsiones estimadas, con un total de 31.485 participantes. Se han realizado 660.178 horas lo que supone una media de 46 horas por trabajador. Cabe destacar también el incremento en la formación a empresas externas que colaboran con Adif realizándose cerca de 160.000 horas de formación correspondientes sobre todo a las áreas de protección civil, prevención de riesgos laborales y habilitaciones de seguridad en la circulación. El programa de formación integral para técnicos ha contado con la participación de 354 personas y se realizó con el objetivo de impulsar el cambio hacia el nuevo modelo de gestión. Dentro de la formación del personal directivo hay que destacar el



programa de nuevos gestores que tuvo 25 participantes, y el de perfeccionamiento directivo que contó con 200 personas.

Sistema de gestión Integrada de Recursos Humanos. En el año 2008 y siguiendo el calendario previsto, se ha continuado con el proceso de implantación del sistema Integral de gestión de recursos humanos llevándose a cabo las fases de análisis, diseño y parametrización, culminando en la instalación de los siguientes módulos: política social, política retributiva, prevención de riesgos laborales (incluidos módulo de medicina y accidentes), BW (centro de información de RR.HH), formación, relaciones laborales (huelgas, administración sindical, elecciones sindicales), dirección por objetivos, desarrollo de personal (desempeño), planificación de costes, selección de personal.

Comunicación interna. Las actividades más importantes llevadas a cabo en el ámbito de la comunicación interna afectan al portal INICIA, a las acciones del plan director de comunicación interna 2006-2010 y a la revista Líneas. En el portal INICIA se han desarrollado nuevas secciones y nuevos contenidos en secciones ya creadas. El número de accesos al portal se incrementó en un 24,78%. Las acciones del plan director de comunicación interna más destacadas son: realización de la 2ª encuesta de clima laboral con una muestra de 1.500 personas, 4 jornadas de comunicación interna y la II edición del concurso infantil de tarjetas de navidad. Por último de la revista Líneas destacar la puesta en marcha de la nueva sección de cultura empresarial y la realización del anuario del año 2007 en versión digital.

Cuadros de distribución de trabajadores a 31 de diciembre.

Por áreas de gestión y grupos profesionales:

ÁREAS DE GESTIÓN	EFFECTIVOS
Presidencia	14
D.G. de Seguridad, Organización, y RR.HH.	527
D.G. Económica Financiera y de Control	592
D.G. de Planificación Estratégica	61
D.G. de Explotación de la Infraestructura	3.718
D.G. de Desarrollo de la Infraestructura	8.501
D.G. de Grandes Proyectos de Alta Velocidad	200
Dirección de Comunicación y Relaciones Exteriores	51
Secretaría General y del Consejo	37
Otros	171
<b>TOTAL</b>	<b>13.872</b>

GRUPOS PROFESIONALES	EFFECTIVOS
Personal operativo	9.408
Mandos Intermedios	2.518
Estructura de apoyo	920
Estructura de dirección	866
Alta dirección	39
Temporales	121
	<b>13.872</b>



La edad media de los trabajadores es de 47,9 años y la antigüedad media en la entidad es de 25,4 años.

EDAD	%
Hasta 25 años	0,68
Entre 26 y 30 años	1,53
Entre 31 y 35 años	2,16
Entre 36 y 40 años	3,49
Entre 41 y 45 años	24,16
Entre 46 y 50 años	33,56
Entre 51 y 55 años	22,80
Entre 56 y 60 años	10,59
Más de 61 años	1,03

ANTIGÜEDAD	%
Entre 0 y 12 años	7,2
Entre 13 y 19 años	4,5
Entre 20 y 27 años	54,9
Entre 28 y 35 años	26,9
Más de 36 años	6,5

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

COMUNIDAD AUTÓNOMA	EFFECTIVOS
Andalucía	1.913
Aragón	680
Asturias	296
Cantabria	170
Castilla y León	1.725
Castilla La Mancha	767
Cataluña	1.733
Extremadura	288
Galicia	676
Madrid	3.362
Murcia	198
Navarra	201
País Vasco	648
La Rioja	71
Comunidad Valenciana	1.144
TOTAL	13.872



#### 4.4.2. RESTO DE SOCIEDADES

Las existencias de personal de las cinco sociedades a 31 de diciembre de 2008 se sitúan en 1.212 empleados, de los que el 43,4% son fijos y el 56,4% eventuales. En 2008 se ha producido un aumento en el total de empleados de 149 personas, la mayoría eventuales, básicamente de Tifsa debido al aumento de la producción en 2008.

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

PLANTILLA Nº de personas	A 31-12-2008	%	A 31-12-2007	%	VARIACIONES 2008-2007
COMFERSA	150	12,4	135	12,7	15
EQUIDESSA	0	0,0	0	0	0
TIFSA	945	78,0	820	77,1	125
EMFESA	25	2,1	25	2,4	0
REDALSA	92	7,6	83	7,8	9
TOTALES	1.212	100,0	1.063	100	149
FIJOS	525	43,3	439	41,3	86
EVENTUALES	687	56,7	624	58,7	63

#### 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.

Para la regulación y gestión de los servicios en las estaciones de viajeros, se han suscrito tres convenios: uno de ellos abarca a las denominadas "Estaciones multioperador"; otro a las estaciones con servicio prácticamente en exclusiva de cercanías y el último engloba a las estaciones utilizadas básicamente por regionales. El suministro energético



para garantizar la tracción y las telecomunicaciones, es decir, la telefonía móvil y fija, y los nudos de comunicaciones, también pasan a ser regulados por sendos convenios. Los restantes convenios se refieren a diversos aspectos: ayuda en caso de accidentes; mantenimiento del parque de material de mantenimiento de infraestructuras de líneas convencionales; mantenimiento de los tractores de las terminales de mercancías; transporte por ferrocarril de los materiales que mantenimiento de líneas convencionales precisa para el desarrollo de su labor; utilización conjunta de los sistemas de información; prestación de servicios de tracción y personal de conducción en las líneas de ancho UIC; mantenimiento de instalaciones en los talleres y playas de vía de Cerro Negro, La Sagra y Santa Catalina; suministro de energía para usos distintos de tracción (UDT); el referido a los títulos de transporte ferroviario utilizados por el personal y beneficiarios de Adif y otros como los relacionados con la gestión ambiental y fomento de la movilidad sostenible.

En el año 2008, se han firmado nuevos acuerdos por el que se formaliza la aplicación de la Orden FOM/2909/2006 del derecho de usufructo sobre bienes inmuebles e instalaciones vinculadas con el transporte ferroviario de mercancías, para espacios comerciales y campos.

#### **4.6. OTROS CONVENIOS Y ACUERDOS DE COLABORACIÓN.**

Además de los convenios con Renfe Operadora durante el ejercicio 2008 Adif ha formalizado convenios y acuerdos de colaboración con otras entidades integrantes del sector público. Para la mejora de la integración del ferrocarril en los términos municipales y realización de diversas obras y servicios relacionados con las infraestructuras ferroviarias, con los Ayuntamientos de Abdalajís, Donostia-San Sebastián, Cádiz, Alora, Barcelona (estación de Francia), Gavá, Prat de Llobregat, Benalmádena, Terrasa, etc. Con la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Cádiz para la gestión y ordenación de la estación ferroviaria de Cádiz y su área de influencia. Adendas al convenio entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Málaga y Adif para la integración del ferrocarril en Málaga. Adenda al acuerdo marco regulador de las relaciones entre Adif y la sociedad Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, para la encomienda de ejecución de las obras correspondientes al proyecto constructivo Red Ferroviaria de Valencia. Adenda al contrato marco con la sociedad Logroño Integración del Ferrocarril 2002, para la ejecución y dirección de las obras correspondientes al proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño. Acuerdos de colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía, los Ayuntamientos de Granada y Algeciras y Adif para la integración del ferrocarril en ambas ciudades. Convenios urbanísticos con el Ayuntamiento de Barakaldo y la Sociedad Bilbao Ria 2000 para la gestión y ordenación del área URBAN-Galindo y la línea BPT en Barakaldo. Asimismo, en materia de prevención y lucha contra incendios forestales convenios específicos con las Comunidades Autónomas de Valencia, Galicia, Aragón y Cataluña.



Para proyectos de I+D+i y asistencia técnica se firmaron convenios de colaboración con Universidades y Centros de Investigación, como la Universidad Politécnica de Madrid y con INDRA.

Por último, en el ámbito internacional resaltar el acuerdo marco Adif y Ferrocarriles Estatales de Turquía (TCDD) para el desarrollo de la cooperación entre ambas empresas ferroviarias, y la declaración conjunta de colaboración en el campo del transporte ferroviario entre Adif y Ferrocarriles Rusos (RZD).



**5. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE ADIF A 31 DE DICIEMBRE DE 2008.**

**Consejo de Administración**

**PRESIDENTE:**

Sr. D. Antonio González Marín.

**VOCALES:**

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

Sr. D. Juan Carlos Cáceres Díez

Sr. D. Diego Chacón Ortiz

Sr. D. Luis de Santiago Pérez

Sr. D. Félix Díaz Martínez

Sr. D. Oscar Graefenhain de Codes

Sr. D. Antonio Lanchares Asensio

Sr. D. Juan Ángel Mairal Lacoma

Sr. D. Miguel Mijaja Fol

Sr. D. Eduardo Molina Soto

Sr. D. José Ignacio Pérez Lou

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

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

Sr. D. José Antonio Zamora Rodríguez

Sr. D. José María Collado González

Sra. D<sup>a</sup>. Mercedes López Revilla

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

**SECRETARIA:**

Sra. D<sup>a</sup>. María Rosa Sanz Cerezo

Madrid, 14 de septiembre de 2009

EL PRESIDENTE

Fdo.: Antonio González Marín