



MINISTERIO  
DE ECONOMÍA  
Y HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE  
HACIENDA Y PRESUPUESTOS

INTERVENCIÓN GENERAL DE  
LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

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

**Informe de Auditoría de las Cuentas Consolidadas  
del ejercicio 2009**

Intervención Delegada



## ÍNDICE

### Página

1. Introducción.....	1
2. Objetivo y alcance del trabajo .....	1
3. Resultados del trabajo .....	3
3.1. Variaciones en la aplicación de los principios y normas contables .....	3
3.2. Limitaciones al alcance .....	3
4. Opinión.....	3
ANEXO I. Cuentas Anuales del ejercicio 2009	
ANEXO II. Informe de Gestión correspondiente al ejercicio 2009	



## **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.

Las cuentas anuales consolidadas a las que se refiere el presente informe fueron formuladas por el Presidente de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante la Entidad Dominante o Adif) el 19 de julio de 2010 y fueron puestas a disposición de esta Intervención Delegada el 20 de julio de 2010.

El Presidente de Adif inicialmente formuló sus cuentas anuales consolidadas con fecha 31 de marzo de 2010, siendo puestas a disposición de esta Intervención Delegada el 30 de junio de 2010. 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 2009 y 2010. Dicho trabajo ha sido objeto de una revisión selectiva por funcionarios de la Intervención Delegada en Adif, en los términos establecidos en el pliego de prescripciones técnicas que rigen el mencionado contrato.

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

## **2. Objetivo y alcance del trabajo**

El objetivo de nuestro trabajo es comprobar si las cuentas anuales consolidadas examinadas representan en todos los aspectos significativos la



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

Nuestro examen comprende el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2009, 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 consolidada de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y Sociedades dependientes correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

De acuerdo con la legislación mercantil, el Presidente de la Entidad Dominante presenta, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación consolidado, de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, del estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, del estado de flujos de efectivo consolidado y de la memoria consolidada, además de las cifras del ejercicio 2009, las correspondientes al ejercicio anterior, que difieren de las contenidas en las cuentas anuales consolidadas aprobadas de dicho ejercicio, detallándose en la nota 2 (b) de la memoria consolidada adjunta las principales diferencias. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2009. Con fecha 16 de septiembre de 2009 emitimos nuestro informe de auditoría acerca de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008 en el que expresamos una opinión favorable con salvedades.

En el desarrollo de nuestro trabajo se ha producido la limitación en la aplicación de las normas y procedimientos de auditoría descrita en Resultados del trabajo, apartado 3.2.



### **3. Resultados del trabajo**

Durante el desarrollo de nuestro trabajo se han puesto de manifiesto los siguientes hechos y circunstancias:

#### **3.1. Variaciones en la aplicación de los principios y normas contables**

Como se describe en la nota 2 (b) de la memoria adjunta, la Entidad Dominante ha aplicado por primera vez durante 2009 la Disposición Adicional Única de la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, por la que se Aprueban Aspectos Contables de Empresas Públicas que Operan en Determinadas Circunstancias, en relación con los criterios para calificar las subvenciones como reintegrables o no. De acuerdo con lo permitido por la Disposición Transitoria Única de la mencionada Orden, la Entidad Dominante ha optado por no reexpresar las cifras comparativas del ejercicio 2008 anterior, por lo que la comparación entre ambos ejercicios debe efectuarse considerando esta circunstancia.

#### **3.2. Limitación al alcance**

De acuerdo con los principios y criterios contables aplicables a Adif, los bienes de dominio público y del Patrimonio del Estado que fueron adscritos a la Entidad en ejercicios anteriores, así como el inmovilizado que fue construido para la Entidad por el Ministerio de Fomento, deberían haberse registrado contablemente en el inmovilizado material.

Al 31 de diciembre de 2009, según hemos sido informados, Adif continúa con el proceso de valoración de los terrenos que a dicha fecha aún no tenía registrados contablemente en su inmovilizado material, aquellos sobre los que se ubican los recintos ferroviarios y los correspondientes a la línea que tiene adscrita por la Ley del Sector Ferroviario, por lo que no conocemos el efecto que sobre las cuentas anuales adjuntas del ejercicio 2009 tendría su registro contable.

### **4. Opinión**

En nuestra opinión, excepto por la limitación al alcance de nuestro trabajo descrita en el apartado 3.2 de Resultados del trabajo, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2009 adjuntas expresan, en todos los aspectos



significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y Sociedades Dependientes al 31 de diciembre de 2009 y de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de los flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con los principios y normas contables generalmente aceptados en la normativa española que, excepto por el cambio de criterio contable con el que estamos de acuerdo descrito en la nota 2 (b) de la memoria adjunta, (véase apartado 3.1 de Resultados del Trabajo), guardan uniformidad con los aplicados en la preparación de las cifras e información correspondientes al ejercicio anterior que se han incorporado a efectos comparativos en las cuentas anuales consolidadas adjuntas.

▪ *Concordancia del Informe de Gestión consolidado*

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

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

Madrid, 22 de julio de 2010

EL INTERVENTOR DELEGADO,

Fdo. Álvaro Casillas Pérez

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

**31 de diciembre de 2009 y 2008**

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

Balance de Situación Consolidado  
31 de diciembre de 2009 y 2008

(Expresado en Miles de euros)

<b>Activo</b>	<b>Nota</b>	<b>2009</b>	<b>2008 (*)</b>
Inmovilizado intangible	4	32.029	30.628
Inmovilizado material	4	27.102.921	23.145.353
Terrenos y construcciones		2.633.644	2.381.124
Instalaciones técnicas, maquinaria, utillaje, mobiliario, y otro inmovilizado material		14.122.835	13.569.861
Inmovilizado en curso y anticipos	4.b.	10.346.442	7.194.368
Inversiones inmobiliarias	4	248.377	224.924
Inversiones en empresas multigrupo y asociadas a largo plazo	5	75.486	81.688
Participaciones puestas en equivalencia		75.486	81.688
Inversiones financieras a largo plazo	6.1	679.876	845.569
Instrumentos de patrimonio	6.1.a	787	775
Administraciones Públicas	6.1.b	676.693	843.554
Créditos a terceros		1.220	-
Otros activos financieros		1.176	1.240
Activos por impuesto diferido		19.161	16.940
Deudores comerciales no corrientes	6.2	26.627	32.980
<b>Total activos no corrientes</b>		<b>28.184.477</b>	<b>24.378.082</b>
Existencias	7	126.452	103.497
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	6.2	1.912.361	1.492.716
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	6.2.b	484.731	610.235
Clientes, empresas asociadas corto plazo	6.2.a	11.503	14.133
Deudores varios	6.2.c.	184.645	246.084
Personal		1.216	1.180
Activos por impuestos corriente	6.2.d	11.154	27.910
Otros créditos con las Administraciones Públicas	6.2.d.	1.219.112	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	3.330	1.086.060
Valores representativos de deuda		125	-
Otros activos financieros		3.205	1.086.060
Periodificaciones a corto plazo		17	57
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	8	1.244.180	1.707.189
Tesorería		395.881	563.134
Otros activos líquidos equivalentes		848.299	1.144.055
<b>Total activos corrientes</b>		<b>3.286.340</b>	<b>4.391.519</b>
<b>Total activo</b>		<b>31.470.817</b>	<b>28.769.601</b>

(\*) Datos reexpresados para su comparación con el ejercicio 2009 (véase nota 2(b))

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Balance de Situación Consolidado  
31 de diciembre de 2009 y 2008

(Expresado en Miles de euros)

<b>Patrimonio Neto y Pasivo</b>	<b>Nota</b>	<b>2009</b>	<b>2008 (*)</b>
Fondos propios	9	15.112.697	15.048.726
Aportación Patrimonial	9.a.	15.192.655	15.192.540
Reservas y resultados de ejercicios anteriores	9.b.	(150.251)	(144.983)
Reservas en sociedades consolidadas	9.b.	(2.177)	(2.091)
Reservas en sociedades puestas en equivalencia	9.b.	9.170	10.163
Resultado del ejercicio atribuido a la Entidad Dominante		63.300	(6.903)
Pérdidas y ganancias consolidadas		66.783	(2.801)
Pérdidas y ganancias socios externos		(3.483)	(4.102)
Ajustes por cambios de valor	10	(1.584)	-
Otros ajustes por cambios de valor de sociedades puestas en equivalencia	10	(1.584)	-
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	10	5.940.145	4.717.885
En sociedades consolidadas		5.924.233	4.704.443
En sociedades puestas en equivalencia		15.912	13.442
Socios externos	9.e.	13.173	12.376
<b>Total patrimonio neto</b>		<b>21.064.431</b>	<b>19.778.987</b>
Provisiones a largo plazo	11	174.061	212.277
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		150.115	187.045
Otras provisiones		23.946	25.232
Deudas a largo plazo	12	5.629.339	4.896.092
Deudas con entidades de crédito	12.1	5.106.625	4.047.273
Otros pasivos financieros	12.2	522.714	848.819
Pasivos por impuesto diferido	13	2.538.970	2.016.189
Periodificaciones a largo plazo		101.872	107.931
<b>Total pasivos no corrientes</b>		<b>8.444.242</b>	<b>7.232.489</b>
Provisiones a corto plazo	11	185.365	167.054
Obligaciones por prestaciones a corto plazo al personal		53.499	43.797
Otras provisiones		131.866	123.257
Deudas a corto plazo		1.258.254	1.043.299
Deudas con entidades de crédito	12.1	74.811	73.940
Otros pasivos financieros	12.2	1.183.443	969.359
Deudas con empresas multigrupo y asociadas a corto plazo	12.3	2.828	6.501
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	12.4	515.697	539.240
Proveedores y acreedores varios		419.242	438.268
Proveedores, empresas multigrupo y asociadas		22.674	21.942
Personal		19.726	24.124
Pasivos por impuesto corriente	13	1.715	2.290
Otras deudas a Administraciones Públicas	13	32.977	33.490
Anticipos de clientes		19.363	19.126
Periodificaciones a corto plazo		-	2.031
<b>Total pasivos corrientes</b>		<b>1.962.144</b>	<b>1.758.125</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>		<b>31.470.817</b>	<b>28.769.601</b>

(\*) Datos reexpresados para su comparación con el ejercicio 2009 (véase nota 2(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 2009 y 2008

(Expresado en Miles de euros)

	Nota	2009	2008 (*)
<b>OPERACIONES CONTINUADAS</b>			
Importe neto de la cifra de negocios	14	2.011.315	1.874.417
Variación existencias de productos terminados y en curso de fabricación		(414)	19
Trabajos realizados por la empresa para su activo		98.449	42.731
Aprovisionamientos		(219.907)	(204.330)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(148.496)	(141.363)
Trabajos realizados por otras empresas		(73.751)	(60.595)
Deterioro de materias primas y otros aprovisionamientos		2.340	(2.372)
Otros ingresos de explotación	15	560.832	599.349
Gastos de personal	16	(726.503)	(696.656)
Otros gastos de explotación	17	(1.599.163)	(1.517.795)
Servicios exteriores		(1.575.930)	(1.509.078)
Tributos		(8.773)	(4.433)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(14.460)	(4.284)
Amortización del inmovilizado		(255.361)	(224.412)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	18	51.740	42.258
Excesos de provisiones		4.895	18.828
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		89.017	98.927
Deterioros y pérdidas		145	(6.918)
Resultados por enajenaciones y otras		88.872	105.845
Resultados excepcionales	19	69.818	59
<b>Resultado de explotación</b>		<b>84.718</b>	<b>33.395</b>
Ingresos financieros			
De participaciones en instrumentos de patrimonio	21	90.872	170.483
<i>En terceros</i>		8	22
<i>En terceros</i>		8	22
De valores negociables y de otros instrumentos financieros		78.948	161.194
Incorporación al activo de gastos financieros		11.916	9.267
Gastos financieros	20	(111.345)	(204.844)
Por deudas con terceros		(102.191)	(191.894)
Por actualización de provisiones		(9.154)	(12.950)
Diferencias de cambio		543	(8.462)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros		1.040	-
<b>Resultado financiero</b>		<b>(18.890)</b>	<b>(42.823)</b>
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	5	3.461	7.510
<b>Resultado antes de impuestos</b>		<b>69.289</b>	<b>(1.918)</b>
Impuestos sobre beneficios	13(a)	(2.506)	(883)
<b>Resultado del ejercicio</b>		<b>66.783</b>	<b>(2.801)</b>
Resultado atribuido a socios externos		(3.483)	(4.102)
<b>Resultado atribuido a la Entidad Dominante</b>		<b>63.300</b>	<b>(6.903)</b>

(\*) Datos reexpresados para su comparación con el ejercicio 2009 (véase nota 2(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 2009 y 2008

A) Estado Consolidado de Ingresos y Gastos Reconocidos  
correspondiente al ejercicio anual terminado  
en 31 de diciembre de 2009 y 2008

(Expresado en Miles de euros)

	<u>Nota</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
<b>Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias</b>		<b>66.783</b>	<b>(2.801)</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		1.151.473	40.917
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	9 (b)	385	(1.075)
De sociedades puestas en equivalencia		934	790
Efecto impositivo		<u>(345.442)</u>	<u>(12.275)</u>
<b>Total ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto</b>		<b><u>807.350</u></b>	<b><u>28.357</u></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		(51.747)	(42.258)
De sociedades puestas en equivalencia		(48)	(251)
Efecto impositivo	13 (a)	15.523	12.677
<b>Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias</b>		<b><u>(36.272)</u></b>	<b><u>(29.832)</u></b>
<b>Total de ingresos y gastos reconocidos</b>		<b><u>837.861</u></b>	<b><u>(4.276)</u></b>

(\*) Datos reexpresados para su comparación con el ejercicio 2009 (véase nota 2(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 2009 y 2008

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

31 de diciembre de 2009 y 2008

(Expresado en Miles de euros)

	Aportaciones Patrimoniales		Reservas y resultados de ejercicios anteriores (nota 9 (b))	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambios de valor	Subvenciones, donaciones y legados recibidos (nota 10)	Socios Externos (nota 9(e))	Total
	Otras Aportaciones patrimoniales (nota 9 (a))	Patrimonio recibido en adscripción (nota 9)						
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2007</b>	<b>13.740.991</b>	<b>99.159</b>	<b>80.068</b>	<b>(79.481)</b>	-	-	-	<b>13.840.737</b>
Ajustes por conversión al Nuevo PGC	-	-	(139.536)	-	-	4.718.285	17.547	4.596.296
Ajustes por cambios de criterio 2007 y otras variaciones	-	-	5.842	-	-	-	(8.108)	(2.266)
<b>Saldo ajustados al 1 de enero de 2008</b>	<b>13.740.991</b>	<b>99.159</b>	<b>(53.626)</b>	<b>(79.481)</b>	-	<b>4.718.285</b>	<b>9.439</b>	<b>18.434.767</b>
Ingresos y gastos reconocidos	-	-	(1.075)	(5.280)	-	609	4.102	(1.644)
Operaciones con socios o propietarios	-	-	-	-	-	-	-	1.352.390
Aumentos de aportaciones patrimoniales	1.352.390	-	-	-	-	-	-	(2.625)
Distribución de dividendos	-	-	(122)	-	-	-	(653)	(775)
Adquisiciones de participaciones de socios externos	-	-	(82.088)	79.481	-	-	2.113	(494)
Otras variaciones del patrimonio neto	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2008 (*)</b>	<b>15.093.381</b>	<b>99.159</b>	<b>(136.911)</b>	<b>(5.280)</b>	-	<b>4.718.894</b>	<b>12.376</b>	<b>19.781.619</b>
Ajustes por adaptación a la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo	-	-	-	-	-	450.011	-	450.011
Otras variaciones	-	-	77	(1.623)	-	(1.009)	-	(2.555)
<b>Saldo ajustados al 1 de enero de 2009 (*)</b>	<b>15.093.381</b>	<b>99.159</b>	<b>(136.834)</b>	<b>(6.903)</b>	-	<b>5.167.896</b>	<b>12.376</b>	<b>20.229.075</b>
Ingresos y gastos reconocidos	-	-	385	63.300	(1.584)	772.249	3.511	837.861
Operaciones con socios o propietarios	-	-	-	-	-	-	-	115
Aumentos de aportaciones patrimoniales	115	-	-	-	-	-	-	(2.714)
Distribución de dividendos	-	-	-	-	-	-	-	94
Otras variaciones del patrimonio neto	-	-	(6.809)	6.903	-	-	-	-
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2009</b>	<b>15.093.496</b>	<b>99.159</b>	<b>(143.258)</b>	<b>63.300</b>	<b>(1.584)</b>	<b>5.940.145</b>	<b>13.173</b>	<b>21.064.431</b>

(\*) Datos reexpresados para su comparación con el ejercicio 2009 (véase nota 2(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 2009 y 2008

(Expresado en Miles de euros)

	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Flujos de efectivo de las actividades de explotación		
Resultado del ejercicio antes de impuestos	69.289	(1.918)
Ajustes del resultado	75.081	107.942
Amortización del inmovilizado (+)	255.361	224.412
Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	12.141	13.574
Variación de provisiones (+/-)	21.920	33.495
Imputación de subvenciones (-)	(51.740)	(42.258)
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (+/-)	(88.871)	(105.845)
Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros (+/-)	(1.040)	-
Ingresos financieros (-)	(90.872)	(170.483)
Gastos financieros (+)	111.345	204.844
Diferencias de cambio (+/-)	43	(7.665)
Otros ingresos y gastos (-/+)	(98.426)	(42.731)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia neto de dividendos	5.220	599
Cambios en el capital corriente	639.157	1.020.333
Existencias (+/-)	(25.294)	(32.849)
Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-) (nota 6.2.d.3)	595.366	959.976
Otros activos corrientes (+/-)	3.508	1.292
Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	36.284	6.000
Otros pasivos corrientes (+/-)	(89.993)	37.566
Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	119.286	48.348
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(39.801)	(7.250)
Pagos de intereses (-)	(110.589)	(155.190)
Cobros de dividendos (+)	8	22
Cobros de intereses (+)	53.044	149.886
Pagos (cobros) por impuesto sobre beneficios (-/+)	22.608	16.773
Otros pagos (cobros) (-/+)	(4.872)	(18.741)
<b>Flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>	<b><u>743.726</u></b>	<b><u>1.119.107</u></b>
Flujos de efectivo de las actividades de inversión		
Pagos por inversiones (-)	(3.996.868)	(3.953.553)
Empresas del grupo, neto de efectivo en sociedades consolidadas	-	(775)
Empresas asociadas	(1.212)	(2.640)
Inmovilizado material, intangible e inmobiliario	(3.992.824)	(3.950.085)
Otros activos financieros	(2.832)	(53)
Cobros por desinversiones (+)	1.086.017	1.000.663
Empresas asociadas	3.225	-
Otros activos financieros	1.077.000	987.883
Otros activos	5.792	12.780
<b>Flujos de efectivo de las actividades de inversión</b>	<b><u>(2.910.851)</u></b>	<b><u>(2.952.890)</u></b>
Flujos de efectivo de las actividades de financiación		
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	230.479	1.565.504

(\*) Datos reexpresados para su comparación con el ejercicio 2009 (véase nota 2(b))

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 2009 y 2008

(Expresado en Miles de euros)

	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Emisión de instrumentos de patrimonio	-	1.352.277
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	230.479	213.227
<b>Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero</b>	<b>1.476.351</b>	<b>1.060.486</b>
Emisión	1.506.339	1.099.684
Deudas con entidades de crédito (+)	1.100.000	900.150
Otras deudas (+)	406.339	199.534
Devolución y amortización de	(29.988)	(39.198)
Deudas con entidades de crédito (-) (nota 12.1)	(29.170)	(38.039)
Otras deudas (-)	(818)	(1.159)
<b>Pagos por dividendos y remuneración de otros instrumentos de Patrimonio</b>	<b>(2.714)</b>	<b>(2.625)</b>
Dividendos (-)	(2.714)	(2.625)
Remuneración de otros instrumentos de patrimonio (-)	-	-
<b>Flujos de efectivo de las actividades de financiación</b>	<b><u>1.704.116</u></b>	<b><u>2.623.365</u></b>
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	-	-
<b>Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes</b>	<b><u>(463.009)</u></b>	<b><u>789.582</u></b>
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	1.707.189	917.607
Efectivo o equivalentes al final de ejercicio	1.244.180	1.707.189

(\*) Datos reexpresados para su comparación con el ejercicio 2009 (véase nota 2(b))

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales  
31 de diciembre de 2009 y 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 2009 y 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 2009 y 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 2009 y 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, por lo que las liquidaciones de los resultados del mismo, para los ejercicios 2008 y siguientes son preparados a partir de los registros contables de la Entidad ajustados a la citada norma.
- 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)	988	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>(9.713)</b>	<b>10.832</b>	<b>30.540</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
<b>TOTAL ADIF</b>	<b>(110.682)</b>	<b>(110.165)</b>	<b>(105.144)</b>	<b>(15.462)</b>	<b>(99.645)</b>	<b>(109.030)</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

- 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

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

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

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

	Miles de euros				
	<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 2010 cuyo importe no podrá exceder de 1.000 millones de euros.

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

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008**

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

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

- Las aportaciones para inversiones en la Red de Titularidad 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:

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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

(Datos en miles de euros)

	Año 2008	Año 2009	Año 2010
Aportaciones patrimoniales previstas	1.352.277	352.587	500.000
Endeudamiento previsto	700.000	300.000	800.000

- 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 y no recoge ninguna consignación de crédito a favor de ADIF para la financiación de la red ferroviaria de su titularidad.
- La Ley 26/2009 de 23 diciembre, que aprobó los Presupuestos Generales del Estado para el año 2010, incluye una consignación de crédito a favor de ADIF por un importe total de 1.600.000 miles de euros para la financiación de la red ferroviaria de su titularidad, que se registra como Aportación Patrimonial. Esta consignación de crédito a favor de ADIF ha sido reducida en 400.000 miles de euros según acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 29 de enero de 2010. Asimismo, en esta Ley se autoriza un incremento neto máximo del endeudamiento de la Entidad para el ejercicio 2010 por importe de 2.100.000 miles de euros.
- 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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

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

	Datos en miles de euros. (IVA incluido)				
	Año 2007	Año 2008	Año 2009	Año 2010	TOTAL
ENCOMIENDAS PREVISTAS	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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

- 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.
- 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 Ley16/1985, 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:

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

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008**

	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 SEITSA	658.866	494.259	590.590	825.279	2.568.994
<b>TOTAL</b>	<b>439.903.000</b>	<b>330.000.000</b>	<b>394.317.000</b>	<b>551.011.000</b>	<b>1.715.231.000</b>

- 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

(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 cinco resoluciones de fechas 27 de junio de 2007, 16 de octubre de 2007, 17 de diciembre de 2007, 2 de diciembre de 2008 y 30 de diciembre de 2009:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

	(Datos en miles de euros)				
	2007	2008	2009	2010	TOTAL
Actuaciones en Cercanías. Estaciones y red	7.390	47.690	33.910	62.909	151.899
Actuaciones en Mercancías. Terminales y red.	50	250	1.850	28.500	30.650
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	37.100	43.998	156.593
Plan de renovaciones integrales	55.500	148.556	194.080	159.394	557.530
Otras actuaciones estratégicas	-	-	1.000	2.250	3.250
<b>Estudios, proyectos y ejecución de obras</b>	<b>154.705</b>	<b>313.476</b>	<b>348.610</b>	<b>376.211</b>	<b>1.193.002</b>
Supresión y protección de pasos a nivel	51.785	73.000	81.614	103.573	309.972
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>543.291</b>	<b>575.718</b>	<b>2.119.491</b>

(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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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.

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

(f) Otras Encomiendas y disposiciones

- Mediante Resolución de fecha 25 de febrero de 2009, la Secretaría de Estado de Infraestructuras ha encomendado a ADIF la realización de actuaciones relativas a supresión y protección de pasos a nivel y al mantenimiento de la Red Convencional de titularidad del Estado por un importe estimado de 65.090,40 miles de euros, en virtud del Real Decreto Ley 9/2008, de 28 de noviembre, por el que se crea un fondo especial del Estado para la dinamización de la economía y el empleo.
- En fecha 31 de julio de 2009 fue aprobado por el Secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, la propuesta de gasto por importe de 70.000 miles de euros, para la ejecución de las actuaciones contempladas en el Real Decreto-Ley 8/2009, de 12 de junio, por el que se concede un crédito extraordinario para el plan de modernización de estaciones.

(g) Cánones y tasas

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

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

- El canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red de Interés General, que comprende cuatro modalidades:
  - i. Acceso (modalidad A), cuya cuantía se determina en función del volumen de tráfico anual previsto en la declaración de actividad del sujeto pasivo.
  - ii. Reserva de capacidad (modalidad B), que se determina en función de los kilómetros reservados, distinguiendo por tipo de línea y hora del día que se reserva, así como por tipo de servicio de transporte y tren.
  - iii. Circulación (modalidad C), que se calcula en base a los kilómetros efectivamente utilizados, considerando los mismos parámetros establecidos en el canon de reserva de capacidad, excepto el horario.
  - iv. Tráfico (modalidad D), que se ha establecido en función del valor económico del servicio de transporte ferroviario de viajeros medido en términos de capacidad ofertada (plazas por kilómetro), considerando el tipo de línea y la hora del día en que se presta.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

- El canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias, que presenta cinco modalidades:
  - i. Utilización de estaciones por parte de los viajeros (modalidad A): esta modalidad se aplica a los viajeros que utilicen el servicio de transporte ferroviario, en función de la distancia recorrida y de la categoría de la estación donde se inicie o finalice el viaje.
  - ii. Estacionamiento y utilización de andenes en las estaciones (modalidad B): se determina en función del tiempo de estacionamiento del tren y la categoría de la estación, con especial incidencia en aquellas estaciones que pueden presentar problemas de congestión (estaciones de primera categoría).
  - iii. Paso por cambiadores de ancho (modalidad C): se calcula en función de los pasos del tren por un cambiador de ancho.
  - iv. Utilización de vías de apartado (modalidad D): se calcula en función del tiempo que permanece el tren estacionado en una vía de apartado, que son las vías no consideradas de circulación en la declaración de red publicada por ADIF, y del tipo de línea a que pertenece la estación en que aquella se ubica. Sólo se aplica en las líneas de alta velocidad.
  - v. Prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario: esta modalidad grava el uso del dominio público ferroviario y se determina en función de la superficie ocupada y el tipo de terreno.

Los importes devengados por cada uno de estos cánones en los ejercicios 2009 y 2008, que se presentan en el epígrafe Importe neto de la cifra de negocios de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias adjunta (véase nota 14 (a)), han sido los siguientes:

	Miles de euros	
	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Utilización de líneas de la Red de Interés General	249.237	217.031
Utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias	<u>69.815</u>	<u>68.806</u>
Total	<u>319.052</u>	<u>285.837</u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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 2009 por esta tasa asciende a 15.091 miles de euros, y el importe devengado por este concepto en el ejercicio 2008 fue de 14.893 miles de euros. Se presentan como un ingreso en la cuenta de pérdidas y ganancias de ADIF de los ejercicios 2009 y 2008 respectivamente (véase nota 14).

(2) Bases de Presentación de las Cuentas Anuales Consolidadas

(a) Imagen fiel

Las cuentas anuales consolidadas se han formulado a partir de los registros contables de ADIF y de las sociedades consolidadas (en adelante, el Grupo o el Grupo ADIF), con el objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera al 31 de diciembre de 2009 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.

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.

La Entidad Dominante ha formulado las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2009 con fecha 31 de marzo de 2010, 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 19 de julio de 2010. Las cifras incluidas en las cuentas anuales están expresadas en miles de euros, salvo que se indique lo contrario.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

(b) Comparación de la información

La Dirección de la Entidad Dominante presenta a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación consolidado, de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, del estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, del estado de flujos de efectivo consolidado y de la memoria consolidada, además de las cifras del ejercicio 2009, las correspondientes al ejercicio anterior que formaban parte de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008, aprobadas por el Consejo de Administración de ADIF de fecha 25 de septiembre de 2009, salvo por los efectos de las modificaciones indicadas a continuación.

Las cuentas anuales del ejercicio 2009 son las primeras que la Entidad Dominante prepara aplicando lo dispuesto en la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias. En este sentido, según lo dispuesto en su disposición transitoria única, la Entidad ha optado por considerar las cuentas anuales del ejercicio 2009 como cuentas anuales iniciales a los efectos derivados de la aplicación del principio de uniformidad y del requisito de comparabilidad, sin adaptar la información comparativa relativa al ejercicio 2008 a los nuevos criterios.

La referida Orden Ministerial regula, entre otros aspectos, los criterios para la calificación de una subvención como no reintegrable. A este respecto en el supuesto de ejecución parcial de actuaciones de construcción, mejora o reposición de activos financiados mediante una subvención, siempre que se cumplan las restantes condiciones previstas en la norma de registro y valoración 18 del vigente Plan General de Contabilidad y a los efectos exclusivos de su calificación contable, dicha subvención se considerará como no reintegrable en proporción al gasto ejecutado. En consecuencia, con efectos 1 de enero de 2009, la Entidad ha disminuido la cuenta "Deudas transformables en subvenciones" incluida en el epígrafe "Otros pasivos financieros" por importe de 642.872 miles de euros y ha incrementado la partida de "Subvenciones, donaciones y legados recibidos" que forma parte del Patrimonio Neto, y la cuenta de "Pasivos por impuesto diferido" por valor de 450.010 miles de euros y 192.862 miles de euros, respectivamente.(véase notas 10 y 13 (a)).

Adicionalmente, con fecha 23 de junio de 2010, la Subdirección General de Planificación y Dirección de la Contabilidad de la IGAE ha respondido a la consulta realizada por la Intervención Delegada en ADIF en relación con el tratamiento contable de los movimientos de tierra en las obras de infraestructura de vía. La referida respuesta considera que a los efectos del tratamiento contable de estas actuaciones continua vigente la anteriormente citada Resolución de la IGAE de 30 de diciembre de 1992 y, por tanto, los movimientos de tierra en las obras de infraestructura no pueden incluirse en el valor inicial de los terrenos y han de ser objeto de la oportuna amortización.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

En consecuencia, la Dirección de la Entidad Dominante, en aplicación de la citada respuesta y, de acuerdo con lo establecido en la norma de registro y valoración 22 del vigente Plan Contable, ha procedido a modificar las cifras afectadas en la información comparada del ejercicio 2008, minorando la cifra de terrenos e incrementando el saldo a 1 de enero de 2008 de la rúbrica de "Instalaciones técnicas, maquinaria, utillaje, mobiliario y otro inmovilizado material" en 1.471.902 miles de euros e incrementando la amortización del inmovilizado de los ejercicios 2008 y 2009 en 3.065 miles de euros y en 3.157 miles de euros, respectivamente, así como la cifra de "Imputación de subvenciones del inmovilizado no financiero y otras" de los ejercicios 2008 y 2009 en 1.442 miles de euros y en 1.485 miles de euros, respectivamente.

Asimismo, se ha modificado la cifra de pagos de inversiones del Estado de Flujos de Efectivo en la información comparada del ejercicio 2008 para desglosar los importes correspondientes a los pagos de las inversiones realizadas en la Red de Titularidad del Estado, que se han incluido en la cifra de flujos de efectivo de operaciones de las actividades de explotación, adaptando su presentación a la realizada para el ejercicio 2009.

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

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

determinar su vida útil, así como la depreciación que sufren por su normal funcionamiento y utilización. La Dirección de la Entidad Dominante ha tenido que estimar dicha depreciación en función de la utilización de estas instalaciones durante su vida útil, considerando diferentes hipótesis en cuanto a la evolución de los tráficos ferroviarios en función de la demanda esperada.

- Pasivo por indemnizaciones por cese: Para valorar el pasivo por indemnizaciones por cese en el marco del Plan Social 2006 - 2010, la Dirección de la Entidad Dominante ha estimado el colectivo de empleados que se acogerá al mismo y las fechas en que causarán baja en base a las hipótesis consideradas. Para la determinación del valor actual de estas obligaciones se ha utilizado una tasa de descuento adecuada.
- Pasivos por retribuciones a largo plazo al personal de prestación definida: La valoración de estos compromisos requiere la realización por parte de la Dirección de la Entidad Dominante de diversas hipótesis actuariales y financieras que se describen en la nota 11.

Activos por impuesto diferidos: Para determinar el importe de los activos por impuesto diferido a registrar, la Dirección de la Entidad evalúa la probabilidad de disponer de ganancias fiscales futuras así como sus importes y las fechas en que se obtendrían (véase nota 13 (a)).

- Deterioro de valor del inmovilizado no financiero (véase nota 3(f))
- Determinación del carácter comercial o no comercial de las permutas de inmovilizado no financiero (véase nota 3(f))

(3) Normas de Registro y Valoración

(a) Sociedades dependientes

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

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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

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

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

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

(b) Socios externos

Los socios externos en las sociedades dependientes adquiridas a partir 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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.

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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

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

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

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

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

Deterioro de valor

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

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

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

(d) Negocios conjuntos - Sociedades Multigrupo

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

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

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

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

(e) Inmovilizaciones intangibles

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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

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

(f) Inmovilizaciones materiales

- Coste del inmovilizado material

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

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

Durante el ejercicio 2009, han sido capitalizados gastos financieros por importe de 11.916 miles de euros, de los cuales 6.316 miles de euros se han incluido como coste del tramo Barcelona-Figueras de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Figueras y 5.600 miles de euros han sido incluidos como coste de la línea Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia mediante la partida "Incorporación al activo de gastos financieros" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada (véase notas 4(c) y 21).

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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

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

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

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

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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

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

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

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008**

- **Amortización del inmovilizado material**

- **Amortización de la infraestructura ferroviaria de alta velocidad**

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

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

- **Amortización del resto del inmovilizado material.**

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

- Deterioro del valor de los activos

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

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

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

A continuación se enumeran las diferentes unidades de explotación consideradas:

**Inversiones en la Red de titularidad de Adif:**

- A.V. Madrid-Atocha- Sevilla Santa Justa
- A.V. Madrid-Atocha-La Sagra-Toledo
- A.V. Córdoba-Málaga
- A.V. Madrid Atocha-Barcelona-Frontera Francesa
- A.V. Madrid Chamartin-Valladolid

**Inversiones en la Red de titularidad del Estado:**

- Madrid Chamartin-Valencia-Sant Vicente de Calders
- Madrid Chamartin- Irún/Hendaya
- Madrid Chamartin-Zaragoza-LLeida-Barcelona Portbou
- Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla- Cádiz

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

- Venta de Baños-León-Orense-Vigo
- Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara
- Núcleos de cercanías

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

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

(g) Inversiones inmobiliarias

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

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

(h) Activos financieros

Préstamos y partidas a cobrar

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

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

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

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

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

Inversiones mantenidas al vencimiento

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

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

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

(i) Pasivos financieros

Débitos y partidas a pagar

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

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

Contabilidad de operaciones de cobertura

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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

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

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

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

(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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

(k) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

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

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

(l) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

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

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

(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 si.

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

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

Planes de aportación definida

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

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

(n) Provisiones

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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

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

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

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" fue registrada en el ejercicio 2008 contra la partida de "Otras reservas".

(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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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

(p) Impuesto sobre beneficios

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

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

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

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

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

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

En el ejercicio 2009 la Entidad Dominante tributa en régimen de consolidación fiscal con su empresa filial Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA) y con FIDALIA S.A.U. Cuando una entidad del grupo fiscal consolidable tiene en el ejercicio una base imponible negativa, y el conjunto de entidades que forman el grupo consolidable compensan la totalidad o parte de la misma en la declaración consolidada del Impuesto sobre Sociedades, se generará un derecho de cobro a favor de dicha entidad, y una obligación de pago para las entidades que aportan las bases imponibles positivas.

(q) Criterios de agregación y segregación

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

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

(r) Contabilización de ingresos y gastos

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

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

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

(s) Transacciones con partes vinculadas

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

(4) Inmovilizaciones Materiales, Intangibles e Inversiones Inmobiliarias

El detalle del saldo y movimiento de los ejercicios 2009 y 2008 en las diferentes cuentas del inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias y de su correspondiente amortización acumulada se muestra en el Anexo II.

A 31 de diciembre de 2009 ADIF tiene encomendadas, por acuerdo del Consejo de Ministros o Resoluciones de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras:

- La construcción y administración de la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa (Acuerdo de 23/5/1997). Se excluye de la encomienda anterior el subtramo Figueras-Frontera Francesa, por integrarse éste en el tramo Figueras- Perpignan en virtud del Acuerdo entre los Gobiernos del Reino de España y la República Francesa, suscrito con fecha 10 de octubre de 1995 (Acuerdo de 9/04/99).
- La construcción del nuevo acceso ferroviario Norte-Noroeste: Madrid-Segovia- Valladolid/Medina del Campo (Acuerdo de 18/9/1998). La administración es atribuida el 31/7/99.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

- 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)
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Madrid-Extremadura/Frontera Portuguesa. Tramo: Cáceres-Mérida-Badajoz. (Resolución del 28/12/06)
- La construcción del tramo Olmedo-Medina-Zamora-Puebla de Sanabria-Lubián-Ourense, de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia, del corredor Norte/Noroeste (Resolución de 4 de diciembre de 2009).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

(a) Inmovilizado Material en explotación

Corresponde al coste bruto a 31 de diciembre de 2009 y 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 de la Entidad, entre los que destacan las estaciones de viajeros y las terminales de mercancías ubicadas en las líneas que integran la Red de Titularidad del Estado. Se adjunta detalle con la descomposición de los importes brutos al cierre de cada ejercicio:

	2009 Miles de euros					Total
	Madrid-Sevilla	Madrid - Barcelona	Córdoba-Málaga	Madrid-Valladolid	Otros	
Terrenos y Bienes Naturales	19.443	669.435	74.087	89.004	581.328	1.433.297
Edificios y otras construcciones	299.505	396.313	59.659	51.284	928.858	1.735.619
Instalaciones de la Vía y otras instalaciones técnicas	2.338.538	6.985.043	2.063.555	3.483.712	727.071	15.597.919
Elementos de transporte	1.435	334	998	-	268.595	271.362
Otro inmovilizado Material	<u>13.121</u>	<u>10.850</u>	<u>2.156</u>	<u>1.191</u>	<u>195.296</u>	<u>222.614</u>
	<b><u>2.672.042</u></b>	<b><u>8.061.975</u></b>	<b><u>2.200.455</u></b>	<b><u>3.625.191</u></b>	<b><u>2.701.148</u></b>	<b><u>19.260.811</u></b>
	2008 Miles de euros					
	Madrid-Sevilla	Madrid - Barcelona	Córdoba-Málaga	Madrid-Valladolid	Otros	Total
Terrenos y Bienes Naturales (*)	19.965	624.983	79.655	76.450	398.623	1.199.676
Edificios y otras construcciones	303.681	426.053	61.428	57.628	836.946	1.685.736
Instalaciones de la Vía y otras instalaciones técnicas (*)	2.132.045	6.463.259	1.866.107	3.180.977	234.128	13.876.516
Elementos de transporte	1.043	259	-	-	252.959	254.261
Otro inmovilizado Material	<u>182.261</u>	<u>308.156</u>	<u>43.017</u>	<u>59.152</u>	<u>675.886</u>	<u>1.268.472</u>
	<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>2.398.542</u></b>	<b><u>18.284.661</u></b>

(\*) Datos reexpresados para su comparación con el ejercicio 2009 (veáse nota 2 (b))

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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

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

(b) Obra en Curso

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

	Miles de euros	
	2009	2008
Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa	1.732.434	956.724
Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo	126.507	203.660
Córdoba -Málaga	235.101	218.864
Madrid-Castilla la Mancha-Com. Valenciana - Región de Murcia	5.226.733	3.509.386
Madrid - Sevilla y Ramal a Toledo	2.436	6.039
L.A.V. León - Asturias	1.952.600	1.630.360
L.A.V. País Vasco	219.942	103.298
L.A.V. Murcia - Almería	46.399	14.578
L.A.V. Madrid - Cáceres Tramo Navalmoral de la Mata - Cáceres	14.776	2.681
Conexión Logroño	18.556	13.234
Palencia - León - Asturias	65.278	23.027
L.A.V. Madrid - Extremadura - Frontera Portuguesa	128.890	39.653
Valladolid - Burgos - Vitoria	45.817	13.917
Madrid Atocha - Madrid Chamartín	35.202	2.129
Ampliación complejo Estación de Atocha	19.638	-
	<b>9.870.309</b>	<b>6.737.550</b>
Otras inversiones	476.133	456.818
<b>TOTAL</b>	<b>10.346.442</b>	<b>7.194.368</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

En los saldos de obra en curso a 31 de diciembre de 2009 y a 31 de diciembre de 2008 se incluyen 372.806 miles de euros y 321.173 miles de euros en concepto de Anticipos a proveedores de inmovilizado, respectivamente. En estos importes se incluyen los anticipos por futura entrega de obra ferroviaria e inmuebles derivados de convenios suscritos por la Entidad con sociedades asociadas según el siguiente desglose al cierre de cada ejercicio:

	Miles de euros	
	2009	2008
Águilas Residencial, S.A.	-	117
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	1.149	1.149
Bano Real, S.A.	2.000	2.000
Centro Estación de Miranda, S.A.	2.164	2.164
Desarrollo Inmobiliario de Castilla la Mancha, S.A.	48	48
FCC Construcción, S.A.	456	-
Mosaico Desarrollo Inmobiliario, S.A.	11.808	11.808
Renfurbis, S.A.	-	1.322
Terralbina Inmobiliaria, S.A.	-	473
Tricéfalo, S.A.	859	859
Valencia Parque Central alta Velocidad 2003, S.A.	77	77
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	3.057	3.058
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A.	2.834	2.832
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	179.663	123.183
	<b>204.115</b>	<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.

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 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 2009 el Grupo tiene compromisos firmes con terceros para la realización futura de inversiones por valor de 5.203.696 miles de euros, cifra sin incluir IVA.

(c) Gastos financieros capitalizados

Durante el ejercicio 2009, el Grupo ha capitalizado un importe de 11.916 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- Castilla la Mancha-Com. Valenciana-Región de Murcia y al tramo Barcelona-Figueras integrante de la línea Madrid - Barcelona - Frontera Francesa. De este importe corresponden a la línea a Levante un total de 5.600 miles de euros y al tramo Barcelona-Figueras un total de 6.316 miles de euros. En el ejercicio 2008, el Grupo capitalizó gastos financieros por valor de 9.267 miles de euros imputables al tramo en construcción Barcelona-Figueras (véase nota 20).

(d) Bienes totalmente amortizados

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

	Miles de euros	
	2009	2008
Inmovilizado Intangible	59.806	66.140
Inmovilizado Material	465.673	493.393
Inversiones Inmobiliarias	25.929	25.613
	<b>551.408</b>	<b>585.146</b>

(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 2009 y 2008

(f) Inmovilizado intangible

El detalle del inmovilizado intangible de los ejercicios 2009 y 2008 es como sigue:

	2009 Miles de euros		
	Coste	Amortización Acumulada	Total
Inmovilizado intangible en explotación			
Gastos de investigación y desarrollo	42.104	(30.534)	11.570
Aplicaciones informáticas	47.967	(42.166)	5.801
Otro inmovilizado intangible	6.739	(2.713)	4.026
<b>Total Inmovilizado Intangible en explotación</b>	<b>96.810</b>	<b>(75.413)</b>	<b>21.397</b>
Inmovilizado intangible en curso			
Gastos de investigación y desarrollo	10.312	-	10.312
Otro inmovilizado intangible	320	-	320
<b>Total inmovilizado Intangible en curso</b>	<b>10.632</b>	<b>-</b>	<b>10.632</b>
<b>Total inmovilizado Intangible</b>	<b>107.442</b>	<b>(75.413)</b>	<b>32.029</b>

	2008 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>

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

Al cierre del ejercicio 2009, la Entidad Dominante ha evaluado la existencia de indicios del deterioro de valor de las unidades de explotación que constituyen su inmovilizado material, intangible y sus inversiones inmobiliarias. Derivado de este análisis se ha concluido que no existen indicios de deterioro de valor en las unidades de explotación que forman el inmovilizado no financiero del Grupo.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

(5) Inversiones en empresas multigrupo y asociadas

En este epígrafe se presentan las participaciones en sociedades consolidadas por el procedimiento de puesta en equivalencia. Su detalle y movimiento durante los ejercicios 2009 y 2008, en miles de euros, es el que se detalla a continuación:

	Miles de euros	
	Participaciones puestas en equivalencia	
	2009	2008
Saldo a 31 de diciembre	81.688	64.636
Ajustes por adaptación al NPGC (nota 23)	-	14.010
Cambios de criterio (nota 2(d))	-	8.489
Saldo a 1 de enero	81.688	87.135
Adiciones	5.703	8.450
Retiros	(11.905)	(13.897)
<b>Saldo al 31 de diciembre</b>	<b>75.486</b>	<b>81.688</b>

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

Las adiciones correspondientes al ejercicio 2008 se debe a los ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio neto consolidado 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 2009 y 2008

El desglose del epígrafe sociedades puestas en equivalencia, así como los resultados aportados por cada sociedad multigrupo o asociada, en miles de euros, de los ejercicios 2009 y 2008 es el siguiente:

	Participaciones en sociedades puestas en equivalencia		Resultados aportados por Sociedades puestas en equivalencia	
	2009	2008	2009	2008
Comercial Del Ferrocarril, S.A. (Comfersa)	6.085	8.864	436	1.515
Alta Velocidad España-Portugal Aeie	2.306	2.088	(20)	(26)
<b>Total sociedades multigrupo puestas en equivalencia</b>	<b>8.391</b>	<b>10.952</b>	<b>416</b>	<b>1.489</b>
Cartagena Ave, S.A.	297	294	3	12
Murcia Ave, S.A.	303	303	1	7
Palencia Alta Velocidad, S.A.	302	301	2	1
SLISA	758	927	194	117
Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	15.595	16.083	(431)	500
Areas Comerciales En Estaciones, S.A.	951	904	46	19
Nuevas Estaciones Ferroviarias, S.A.	786	3.961	24	35
Renfurbis, S.A.	1.806	2.103	(297)	771
Promociones Residencial Sofetral, S.A.	1.754	1.782	(28)	35
Tricefalo, S.A.	3.542	3.471	72	456
Bano Real, S.A.	2.387	2.194	193	457
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	159	151	8	(20)
Terralbina Inmobiliaria, S.A.	3.689	2.835	854	136
Aguilas Residencial, S.A.	1.989	2.131	(142)	57
Residencial Langa, S.A.	314	352	(3)	1
Centro Estación Miranda, S.A.	1.160	1.165	(5)	(6)
Desarrollo Inmobiliario Castilla-La Mancha, S.A.	640	641	(1)	61
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.	6.601	6.606	(5)	18
Promociones Inmobiliarias Renfapex 2000, Sa.	813	829	(16)	(6)
Vias Y Desarrollos Urbanos, S.A.	4.187	4.288	(178)	(184)
Inarenas Proyectos Inmobiliarios, S.A.	448	451	(2)	3
Necsoren, S.A.	-	24	-	-
Leon A.V. 2003 S.A.	567	583	(16)	2
Logroño Integración del Ferrocarril, S.A.	(944)	192	2	1
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	220	220	-	-
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.	3.672	1.408	(3)	(42)
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	3.233	3.233	-	-
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A.	197	215	(2)	-
Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A.	(221)	225	-	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	11.631	12.604	2.775	3.589
Otras sociedades	259	260	-	1
<b>Total sociedades asociadas puestas en equivalencia</b>	<b>67.095</b>	<b>70.736</b>	<b>3.045</b>	<b>6.021</b>
	<b>75.486</b>	<b>81.688</b>	<b>3.461</b>	<b>7.510</b>

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

(6) Otros activos financieros

La composición por categorías de los activos financieros, excepto las inversiones en el patrimonio de empresas asociadas (véase nota 5), a 31 de diciembre de 2009 y 2008 es la siguiente en miles de euros:

	31 de diciembre de 2009		
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros a largo plazo			
Préstamos y partidas a cobrar	-	705.716	705.716
Activos disponibles para la venta	787	-	787
<b>Total activos financieros a largo plazo</b>	<b>787</b>	<b>705.716</b>	<b>706.503</b>
Activos financieros a corto plazo			
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	-	3.010	3.010
Préstamos y partidas a cobrar	-	1.912.681	1.912.681
<b>Total activos financieros a corto plazo</b>	<b>-</b>	<b>1.915.691</b>	<b>1.915.691</b>
	31 de diciembre de 2008		
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
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>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

Estos importes se desglosan en los epígrafes de balance a 31 de diciembre de 2009 y a 31 de diciembre de 2008 siguientes, expresados en miles de euros:

	<b>31 de diciembre de 2009</b>		
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros no corrientes			
Inversiones financieras a largo plazo	787	679.089	679.876
Deudores comerciales no corrientes	-	26.627	26.627
<b>Total activos financieros no corrientes a 31/12/2009</b>	<b>787</b>	<b>705.716</b>	<b>706.503</b>
Activos financieros corrientes			
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	-	1.912.361	1.912.361
Inversiones financieras a corto plazo	-	3.330	3.330
<b>Total activos financieros corrientes a 31/12/2009</b>	<b>-</b>	<b>1.915.691</b>	<b>1.915.691</b>
	<b>31 de diciembre de 2008</b>		
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
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 2009 y 2008

6.1 Inversiones Financieras

El detalle de las inversiones financieras a 31 de diciembre de 2009 y a 31 de diciembre de 2008 es como sigue:

	Miles de euros			
	2009		2008	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Instrumentos de patrimonio	874	-	862	-
Correcciones valorativas por deterioro	(87)	-	(87)	-
Total instrumentos de patrimonio	787	-	775	-
Administraciones Públicas Deudoras	676.693	-	843.554	-
Inversiones financieras a corto plazo	-	3.330	-	1.086.060
Otros activos financieros (Depósitos, fianzas y otros créditos)	2.396	-	1.240	-
	<b>679.876</b>	<b>3.330</b>	<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 2009 y 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	
	2009	2008
Fondos de Cohesión Alta Velocidad	385.775	701.088
F.E.D.E.R. Red de Titularidad del Estado y activos propios	258.047	125.384
FONDOS R.T.E Alta Velocidad	32.871	17.082
	<b>676.693</b>	<b>843.554</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 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 2009 y cuyo cobro se estima se hará efectivo en 2010 por un importe total de 1.125.818 miles de euros (véase nota 6.2.d).

(c) Inversiones financieras a corto plazo

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

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 848.299 miles de euros (véase nota 8).

El detalle de las inversiones financieras a corto plazo a 31 de diciembre de 2009 y a 31 de diciembre de 2008 es el siguiente:

2009 Miles de euros			Rentabilidad (mínima- máxima)
Vencimiento	Instrumento financiero	Importe	
Entre 3 y 6 meses	Depósitos a plazo fijo	3.125	1,49% - 4,00%
	Otros activos financieros	195	
	Intereses devengados no vencidos	10	
		<b>3.330</b>	

2008 Miles de euros			Rentabilidad (mínima- máxima)
Vencimiento	Instrumento financiero	Importe	
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 2009 y 2008 es como sigue:

	Miles de euros			
	2009		2008	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Multigrupo y asociadas				
Deudores (nota 6.2(a))	26.627	11.503	29.631	14.133
No vinculadas				
Clientes por ventas y prestaciones de servicios (nota 6.2(b))	-	484.731	-	610.235
Deudores (nota 6.2(c))	-	184.645	3.349	246.084
Administraciones Públicas (nota 6.2(d))	-	1.230.266	-	621.084
Personal	-	1.216	-	1.180
<b>Total saldos al 31 de diciembre</b>	<b>26.627</b>	<b>1.912.361</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 2009 y 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 2009 y a 31 de diciembre de 2009 adjunto, es el siguiente:

	Miles de euros			
	2009		2008	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	-	3.959	-	3.020
Águilas Residencial, S.A.	-	87	164	-
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	-	1.381	1.329	-
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	-	132	-	132
Bano Real, S.A.	-	1.255	1.200	-
Centro Estación de Miranda, S.A.	1.955	-	1.851	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	-	1.670	-	2.979
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	-	23	-	819
Mosaico Desarrollo Inmobiliario, S.A.	10.374	-	9.789	-
Necsa, Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	-	1.621	-	7.177
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)	-	1	-	6
Terralbina Inmobiliaria, S.A.	-	-	255	-
Tricéfalo, S.A.	842	-	784	-
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A.	13.456	1.346	14.259	-
RENFURBIS	-	27	-	-
INARENAS	-	1	-	-
	<b>26.627</b>	<b>11.503</b>	<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 plazos de vencimiento de estas deudas comerciales a 31 de diciembre de 2009 varía desde el ejercicio 2010 hasta el ejercicio 2011.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

El detalle de las transacciones realizadas por la Entidad Dominante en el ejercicio 2009 y 2008, con sus sociedades multigrupo es el siguiente:

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

Sociedad	2008 Miles de euros			
	Ingresos	Gastos	Inversiones	Dividendos
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	5.790	2.464	121	1.140
Alta Velocidad España Portugal, AEIE	-	-	-	-

(b) Clientes por ventas y prestaciones de servicios

El detalle por conceptos de esta partida a 31 de diciembre de 2009 y 2008 es como sigue:

	Miles de euros	
	2009	2008
Inversiones en la Red de Titularidad del Estado	398.576	386.634
Administración, gestión y mantenimiento de la Red de Titularidad del Estado	-	138.676
Cánones Ferroviarios y otros conceptos	86.397	85.221
	<b>484.973</b>	<b>610.531</b>
Deterioro de valor de créditos comerciales	(242)	(296)
	<b>484.731</b>	<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 los ejercicios 2008 y 2009, así como los importes devengados y pendientes de facturar al Ministerio de Fomento 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 que desarrollan y complementan el Contrato -Programa 2007 - 2010. También

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

se incluyen en este epígrafe los importes pendientes de cobro a SEITTSA y al Ministerio de Fomento a 31 de diciembre de 2009 y de 2008, como consecuencia de diversos acuerdos y otras disposiciones para la ejecución de actuaciones de mejora en las infraestructuras ferroviarias de Cataluña, así como para la dinamización de la economía y el empleo (véase notas 1 (e) y 1 (f)). A continuación se presenta un desglose por conceptos de estas partidas a 31 de diciembre de cada ejercicio, en miles de euros:

	Miles de euros	
	2009	2008
<b>Inversiones encomendadas por C -P 2007 - 2010</b>	<b>357.577</b>	<b>386.634</b>
<b>Red convencional de Titularidad del Estado</b>	<b>263.611</b>	<b>249.457</b>
Liquidación de las inversiones del ejercicio 2007	4.964	41.087
Inversiones ejecutadas en 2008	12.449	208.370
Inversiones ejecutadas en 2009	246.198	-
<b>Red de Altas prestaciones de Titularidad del Estado (Tramo Ourense - Santiago)</b>	<b>93.966</b>	<b>137.177</b>
Liquidación de las inversiones de los ejercicios 2005 y 2006	-	21.810
Inversiones ejecutadas en 2007	-	13.994
Inversiones ejecutadas en 2008	-	101.373
Inversiones ejecutadas en 2009	93.966	-
<b>Red convencional de Titularidad del Estado encomendadas por otras disposiciones y convenios</b>	<b>40.999</b>	-
Inversiones ejecutadas en 2009. Convenios Red Estado en Cataluña	6.239	-
Inversiones ejecutadas en 2009. Plan de Dinamización	34.760	-
<b>TOTAL</b>	<b>398.576</b>	<b>386.634</b>

De estas cifras, el importe pendiente de cobro a SEITTSA a 31 de diciembre de 2009 asciende a 363.816 miles de euros e incluye un importe devengado pendiente de facturar a 31 de diciembre de 2009 por valor de 56.306 miles de euros, IVA excluido. Al cierre del ejercicio 2008 la totalidad del importe a cobrar por este concepto correspondía a saldos con SEITTSA, y el importe devengado pendiente de facturar ascendía a 83.642 miles de euros, IVA excluido

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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

Asimismo en dicha reunión, la Comisión de Seguimiento del Contrato - Programa, aprobó la liquidación definitiva de las inversiones realizadas por ADIF en el ejercicio 2007 en la línea de Alta Velocidad Madrid-Galicia, tramo Ourense- Santiago por un importe total de 328.929 miles de euros, IVA incluido, una vez emitido por la IGAE informe de control financiero definitivo para las citadas inversiones, fechado el 12 de noviembre de 2008. A 31 de diciembre de 2009 dicho importe ha sido cobrado íntegramente.

En relación a las inversiones ejecutadas por ADIF en el ejercicio 2008 en la Red convencional de titularidad del Estado, la IGAE emitió en fecha 19 de enero de 2010 informe definitivo de control financiero de liquidación de las citadas inversiones. El resultado de la liquidación de estas actuaciones incluido en el informe referido asciende a 531.275 miles de euros, IVA incluido. A la fecha de formulación de estas cuentas anuales, dicha liquidación se encuentra pendiente de aprobar por la Comisión de Seguimiento del Contrato - Programa. A 31 de diciembre de 2009, ADIF tiene pendiente de cobro por este concepto un total de 19.025 miles de euros recogidos en el saldo de la cuenta "Clientes por ventas y prestaciones de servicios"

En fecha 24 de noviembre de 2009, la IGAE emitió informe definitivo de liquidación de las inversiones realizadas por ADIF en el ejercicio 2008 en la línea de Alta Velocidad Madrid - Galicia, tramo Ourense-Santiago, por un importe total de 365.569 miles de euros. A la fecha de formulación de estas cuentas, dicha liquidación está pendiente de aprobación por la Comisión de Seguimiento del Contrato-Programa.

En relación con los derechos de cobro correspondientes a las inversiones ejecutadas en el ejercicio 2009, aún no se ha procedido a su liquidación. La Dirección de la Entidad considera que del resultado de las liquidaciones definitivas por las inversiones realizadas en los ejercicios 2008 y 2009 en la Red de titularidad del Estado convencional y en el tramo Ourense-Santiago, no surgirán diferencias significativas con respecto a las cifras incluidas en estas Cuentas Anuales.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 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 2009 y de 2008 por la administración, gestión y mantenimiento de la Red de Titularidad del Estado en los citados ejercicios de acuerdo a lo establecido en el Contrato Programa 2007-2010 (véase notas 1(b) y 14).

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

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

	2007 - Miles de euros		
	Contrato - Programa	Real	Desviación
Resultado administración de la Red de Titularidad del Estado (beneficio/(pérdida))	(9.714)	26.855	(36.569)
Expediente de regulación de Empleo	(37.616)	(34.307)	(3.309)
	<u>(47.330)</u>	<u>(7.452)</u>	<u>(39.878)</u>

Asimismo, en relación a la liquidación por la administración de la Red de titularidad del Estado efectuada por ADIF en el ejercicio 2008, la IGAE emitió en fecha 24 de noviembre de 2009 informe de control financiero por este concepto, encontrándose a la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales pendiente de aprobación por la Comisión de Seguimiento. No obstante, la Dirección de la Entidad considera que, como consecuencia de su aprobación por la Comisión de Seguimiento no surgirán discrepancias significativas con los importes reconocidos en esta Cuentas Anuales.

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

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008**

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

	2008 - Miles de euros 2008		
	Contrato - Programa	Real	Desviación
Resultado administración de la Red de Titularidad del Estado (beneficio/(pérdida))	10.831	31.589	20.758
Expediente de regulación de Empleo	(39.682)	(37.347)	2.335
	(28.851)	(5.758)	23.093

Por lo que respecta a la liquidación de los gastos realizados en 2009 por la Entidad en la actividad de administración de la Red de Titularidad del Estado, al cierre del ejercicio no se ha procedido a su liquidación. No obstante, la Dirección de la Entidad considera que de la misma no surgirán diferencias significativas con respecto a las cifras incluidas en estas Cuentas Anuales.

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

**b.3) Cánones Ferroviarios y otros conceptos**

La cuenta "Clientes por ventas y prestaciones de servicios" incluye el saldo liquidado y pendiente de cobro a 31 de diciembre de 2009 en concepto de cánones ferroviarios por importe de 31.033 miles de euros y los ingresos devengados y pendientes de liquidación a dicha fecha en 2009 por el mismo concepto por importe de 26.509 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 2.772 miles de euros al cierre del ejercicio 2009 y 3.508 miles de euros al cierre de 2008.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

(c) Deudores varios

El detalle de la composición de este epígrafe del balance de situación a 31 de diciembre de 2009 y 2008 es como sigue:

	Miles de euros	
	2009	2008
Convenios con operadores ferroviarios	82.531	101.470
Convenios Comunidades Autónomas	12.447	31.267
Alquiler de fibra óptica	35.077	25.001
Por obras por cuenta de terceros	12.676	12.853
Por servicios logísticos	10.157	21.252
Por otros alquileres	16.151	18.560
Otros conceptos	23.207	21.526
Ingresos pendientes de facturar		
Convenios con operadores ferroviarios	23.274	25.382
Por alquiler de fibra óptica	14.502	13.219
Otros	3.730	9.063
	<b>233.752</b>	<b>279.593</b>
Deterioro de valor por créditos comerciales	(49.107)	(33.509)
	<b>184.645</b>	<b>246.084</b>

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

El movimiento de las correcciones valorativas por deterioro de los saldos a cobrar a corto y largo plazo durante los ejercicios 2009 y 2008 es como sigue:

	Miles de euros			
	2009		2008	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Saldos al 31 de diciembre	(4.615)	(33.805)	(7.570)	(27.852)
Ajustes por adaptación al NPGC	-	-	820	-
Saldos al 1 de enero	(4.615)	(33.805)	(6.750)	(27.852)
Aumentos por efecto financiero en el ejercicio	(297)	(52)	(352)	-
Dotaciones en el ejercicio	-	(16.509)	(746)	(9.191)
Reversiones y/o aplicaciones en el ejercicio	4.073	1.017	3.233	3.238
Saldos al 31 de diciembre	<b>(839)</b>	<b>(49.349)</b>	<b>(4.615)</b>	<b>(33.805)</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

(d) Administraciones Públicas

El epígrafe de Administraciones Públicas deudoras a corto plazo presenta a 31 de diciembre de 2009 y a 31 de diciembre de 2008 el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2009	2008
Activo por impuesto corriente (nota 13)	11.154	27.910
Otros créditos con las Administraciones Públicas	1.219.112	593.174
Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo (Nota 13)	91.451	442.698
Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas (Nota 13)	1.125.818	148.923
Otros conceptos (Nota 13)	1.843	1.563
	<b>1.230.266</b>	<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 491 miles de euros la cantidad a cobrar por las liquidaciones de IVA de la Entidad relativas al ejercicio 2009. Adicionalmente incluye por importe de 90.960 miles de euros el IVA soportado de las certificaciones parciales de obra pendientes de pago a 31 de diciembre de 2009 que, de acuerdo con la normativa de este impuesto, será deducible en el momento del pago y cuya devolución se obtendrá en el ejercicio 2010.

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 2009 y a 31 de diciembre de 2008 según el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2009	2008
Fondos de Cohesión Alta Velocidad	1.073.378	4.601
F.E.D.E.R. Alta Velocidad	-	53.299
FONDOS R.T.E Alta Velocidad	17.929	18.094
F.E.D.E.R. Red de Titularidad del Estado y activos propios	34.511	72.929
	<b>1.125.818</b>	<b>148.923</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

(7) Existencias

Las existencias reflejadas en este epígrafe del balance de situación a 31 de diciembre de 2009 y 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.

El detalle de su composición al cierre de los ejercicios 2009 y 2008 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2009	2008
Materiales destinados a la Red de Titularidad del Estado	78.921	69.527
Materiales destinados a la Red de Titularidad de ADIF	41.420	29.666
Otros materiales	1.878	1.905
Materias primas	295	592
Productos terminados	237	444
Solares	8.272	8.272
Anticipos de proveedores	-	1
Provisión por deterioro	(4.571)	(6.910)
	<b>126.452</b>	<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 2009 y de 2008 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2009	2008
Caja y Bancos	395.881	563.134
Inversiones financieras temporales de gran liquidez	848.299	1.144.055
	<b>1.244.180</b>	<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 2009 y 31 de diciembre de 2008 es el siguiente:

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

2008 Miles de euros				Rentabilidad
Depósitos plazo fijo	Pagarés	Deuda Pública	TOTAL	(mínima -máxima)
965.500	25.000	150.000	1.140.500	2,55% - 5,8151%
			1.140.500	
			3.555	
		Intereses devengados no vencidos	1.144.055	

(9) Fondos propios

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

(a) Aportación patrimonial

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

La cuenta "Otras aportaciones patrimoniales", recoge, principalmente, las aportaciones patrimoniales del Estado a la Entidad Dominante con objeto de dotar a ésta de los recursos propios necesarios para llevar a cabo las inversiones en las líneas de alta velocidad cuya construcción y administración tiene encomendadas. La aportación que figuró en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2008 ascendió a 1.352.277 miles de euros, que fueron desembolsados en su totalidad a 31 de diciembre de 2008. Asimismo, en esta cuenta se incluyeron las aportaciones patrimoniales efectuadas por el Estado al GIF hasta 31 de diciembre de 2004, cuyo importe total ascendió a 7.714.686 miles de euros.

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

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 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 en los ejercicios 2009 y 2009 es el siguiente:

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

	2008 Miles de euros						
	Reservas y resultados de ejercicios anteriores de la Entidad Dominante						
	Reservas por pérdidas y ganancias actuariales	Reservas de la Entidad Dominante	Otras Reservas de la Entidad Dominante	Resultados de ejercicios anteriores	Reservas de sociedades consolidadas	Reservas de sociedades puestas en equivalencia	Total reservas y resultados de ejercicios anteriores
Saldo al 31 de diciembre de 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>

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

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008**

En relación con el ejercicio 2008, 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 Dominante ha reconocido a 1 de enero de 2008 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).

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

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

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

Sociedad dependiente	Miles de euros	
	Reservas en sociedades consolidadas	
	2009	2008
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	352	261
REDALSA, S.A.	1.353	521
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A.(TIFSA)	(2.933)	(2.181)
Equipamientos de Espacios y Estaciones, S.A.(EQUIDESSA)	(949)	(692)
	<u>(2.177)</u>	<u>(2.091)</u>

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

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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

Sociedades multigrupo o asociadas	Miles de Euros	
	Reservas de sociedades puestas en equivalencia	
	2009	2008
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	(766)	938
Alta Velocidad España-Portugal AEIE	(81)	(55)
Cartagena Ave, S.A.	(7)	(19)
Murcia Ave, S.A.	3	(5)
SLISA	198	444
Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	1.936	2.693
Areas Comerciales En Estaciones, S.A.	10	(9)
Nuevas Estaciones Ferroviarias, S.A.	(42)	(77)
Renfurbis, S.A.	1.085	314
Promociones Residencial Sofetral, S.A.	55	20
Tricefalo, S.A.	302	(154)
Bano Real, S.A.	714	256
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	(39)	(18)
Terralbina Inmobiliaria, S.A.	1.999	1.864
Aguilas Residencial, S.A.	1.383	1.326
Residencial Langa, S.A.	697	696
Centro Estación Miranda, S.A.	(17)	(12)
Desarrollo Inmobiliario Castilla-La Mancha, S.A.	114	53
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.	(102)	(120)
Promociones Inmobiliarias Renfapex 2000, Sa.	248	254
Vias Y Desarrollos Urbanos, S.A.	482	589
Inarenas Proyectos Inmobiliarios, S.A.	25	22
Necsoren, S.A.	-	(21)
Leon A.V. 2003 S.A.	(10)	(12)
Logroño Integración del Ferrocarril, S.A.	(8)	(9)
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	(5)	(5)
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.	245	287
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	1	1
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A.	(26)	(10)
Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A.	-	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	828	983
Otras sociedades	(52)	(51)
	<b>9.170</b>	<b>10.163</b>

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

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 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 a 31 de diciembre de 2009 y a 31 de diciembre de 2008 es como sigue:

2009 Miles de euros		
Sociedad	Resultado atribuido a la Entidad Dominante	Resultados atribuidos a socios externos
Entidad Dominante		
ADIF	56.474	-
Sociedades dependientes		
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	794	-
REDALSA, S.A.	1.045	965
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A.(TIFSA)	1.412	2.518
Equipamientos de Espacios y Estaciones, S.A.(EQUIDESAS)	114	-
	<u>3.365</u>	<u>3.483</u>
Resultado aportado por sociedades puestas en equivalencia (nota 5)	3.461	-
Resultado del ejercicio	<u>63.300</u>	<u>3.483</u>
2008 Miles de euros (*)		
Sociedad	Resultado atribuido a la Entidad Dominante	Resultados atribuidos a socios externos
Entidad Dominante		
ADIF	(17.449)	-
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.(EQUIDESAS)	(257)	-
	<u>3.036</u>	<u>4.102</u>
Resultado aportado por sociedades puestas en equivalencia (nota 5)	7.510	-
Resultado del ejercicio	<u>(6.903)</u>	<u>4.102</u>

(\*) Datos reexpresados para su comparación con el ejercicio 2009 (véase nota 2(b))

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

La Dirección de la Entidad Dominante propone la aplicación del beneficio del ejercicio 2009, por importe de 68.097 miles de euros, al epígrafe de "Resultados de ejercicios anteriores" del capítulo de Fondos Propios.

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

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008**

(e) **Socios Externos**

El detalle y movimiento de este epígrafe durante los ejercicios 2009 y 2008, es como sigue:

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

2008 Miles de euros							
	Saldo a 31 de diciembre de 2007	Ajustes por cambio de criterio	Saldo a 1 de enero de 2008	Atribución de resultados	Dividendos	Adquisición de participaciones por la Entidad Dominante y otros movimiento	Saldo al 31 de diciembre de 2008
COMFERSA	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)	-
	<b>17.547</b>	<b>(8.108)</b>	<b>9.439</b>	<b>4.102</b>	<b>(2.625)</b>	<b>1.460</b>	<b>12.376</b>

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

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

(10) Subvenciones, donaciones y legados

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

El movimiento registrado durante los ejercicios 2009 y 2008 es como se detalla a continuación:

	2009 Datos en miles de euros				
	Fondos COHESION	Fondos FEDER	Fondos RTE	Otras Subvenciones de capital	Total Subvenciones de capital
Saldo a 31 de diciembre de 2008	3.722.504	799.382	100.192	95.807	4.717.885
Ajustes por adaptación a la Orden EHA/733/2010 (Véase notas 2(a) y (b))	26.596	408.504	14.910	-	450.010
Subvenciones íntegras	37.995	583.577	21.300	-	642.872
Efecto impositivo (véase nota 13(a))	(11.399)	(175.073)	(6.390)	-	(192.862)
<b>Saldo a 1 de enero de 2009</b>	<b>3.749.100</b>	<b>1.207.886</b>	<b>115.102</b>	<b>95.807</b>	<b>5.167.895</b>
Fondos europeos devengados en el ejercicio 2009	892.732	168.206	29.421	-	1.090.359
Subvenciones financiadas por Contrato Programa 2007-2010	-	-	-	10.322	10.322
Otras subvenciones de capital devengadas en el ejercicio 2009	-	-	-	53.266	53.266
Efecto impositivo por las subvenciones de capital devengadas en el ejercicio 2009 (nota 13)	(267.819)	(50.462)	(8.826)	(18.321)	(345.428)
Imputación a resultados del ejercicio de subvenciones de capital (nota 18)	(20.241)	(12.691)	(190)	(3.147)	(36.269)
<b>Saldos al 31 de diciembre de 2009</b>	<b>4.353.772</b>	<b>1.312.939</b>	<b>135.507</b>	<b>137.927</b>	<b>5.940.145</b>
	2008 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)	(19.815)	(7.645)	(213)	(2.159)	(29.832)
<b>Saldos al 31 de diciembre de 2008</b>	<b>3.722.504</b>	<b>799.382</b>	<b>100.192</b>	<b>95.807</b>	<b>4.717.885</b>

(\*) Datos reexpresados para su comparación con el ejercicio 2009 (véase nota 2(b))

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

a) Fondos de Cohesión

La situación de los Fondos de Cohesión a 31 de diciembre de 2009 y 2008 sin considerar el efecto impositivo e incluyendo los importes devengados por deudas transformables en subvenciones, se refleja a continuación:

2009 Datos en miles de euros

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

2008 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	<u>                    </u>	<u>                    </u>	<u>55.927</u>	<u>55.927</u>
<b>TOTAL</b>	<b><u>5.537.376</u></b>	<b><u>5.424.679</u></b>	<b><u>93.922</u></b>	<b><u>4.812.911</u></b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

(b) Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

La situación de los Fondos Europeos de Desarrollo Regional a 31 de diciembre de 2009 y 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:

2009 Datos en miles de euros

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

2008 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, básicamente, a la financiación de actuaciones en la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado.

Del importe "Ayudas devengadas" en el ejercicio 2009, un total de 36.486 miles de euros corresponde a la cifra de ayudas que financian activos de la Entidad Dominante al 31 de diciembre de 2009.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

b.2) Ancho UIC (Alta Velocidad)

2009 Datos en miles de euros

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

2008 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
	Segovia -				
CASTILLA Y LEÓN	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
	Acceso				
VALENCIA	Alicante/Elche	99.402	99.402	-	94.432
CASTILLA Y LEÓN	Túneles de Pajares	283.995	-	283.995	283.995
	Túneles de Pajares				
ASTURIAS	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>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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

La situación a 31 de diciembre de los ejercicios 2009 y 2008 de los fondos RTE, sin considerar el efecto impositivo, es la siguiente:

2009 Datos en miles de euros

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

Adicionalmente en el ejercicio 2009 de un total de ayudas concedidas de 6.148 miles de euros, se han cobrado 3.075 miles de euros en concepto de anticipo de RTE del Marco Comunitario 2007-2013, que financian activos del Estado.

2008 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 2009 y 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 2009 y a 31 de diciembre de 2008 es el siguiente:

	Miles de euros			
	2009		2008	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Obligaciones por prestaciones al personal	150.115	53.499	187.045	43.797
Planes de aportación definida	8.596	1.359	9.954	1.626
Planes de prestación definida	50.206	4.333	46.314	3.164
Premio de permanencia	19.609	1.977	20.739	830
Fondos para viajes de ocio del personal pasivo	30.597	2.356	25.575	2.394
Otras obligaciones por prestaciones al personal	91.313	47.807	130.777	39.007
Fondo para obligaciones derivadas del ERE	91.313	47.763	130.777	38.902
Otros conceptos	-	44	-	105
Otras Provisiones	23.946	131.866	25.232	123.257
Provisiones para otras responsabilidades	23.946	-	25.232	-
Provisiones para los costes de reposición de los espacios en cesión de uso (nota 2(n))	-	44.561	-	44.561
Provisiones por el 1% cultural	-	60.419	-	49.341
Otros conceptos	-	26.886	-	29.355
	<b>174.061</b>	<b>185.365</b>	<b>212.277</b>	<b>167.054</b>

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

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008**

El movimiento del capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" en los ejercicios 2009 y 2008 respectivamente, se muestra en los cuadros adjuntos:

2009 Miles de euros

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

2008 Miles de euros

Provisiones para gastos de personal							
	Premios de permanencia	Fondo para pagos derivados de ERE	Fondo para viajes de ocio del personal	Planes de aportación definida	Provisión para litigios y otras responsabilidades	Provisión para los costes de reposición de espacios en cesión de uso (nota 2(a))	TOTAL
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 reconocidos 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 2009 y 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 2009, viene establecida en el convenio colectivo suscrito el día 31 de marzo de 2008, para el periodo 2007-2008 y prorrogado el 29 de diciembre de 2008 para el periodo 2008-2009, por acuerdo entre la Dirección de la Entidad Dominante y los representantes de los trabajadores. El importe registrado a 31 de diciembre de 2009 asciende a 21.586 miles de euros, de los cuales un total de 19.609 miles de euros se presentan en el capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" y 1.977 miles de euros en el de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo"

El valor del fondo a 31 de diciembre de 2009 y 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 2009 con vencimiento a largo plazo a dicha fecha como consecuencia del ERE 2006 - 2010 (véase nota 3(n)) por importe total de 139.076 miles de euros de los cuales se presenta en el capítulo de "Provisiones para riesgos y gastos" una cifra de 91.313 miles de euros, siendo el importe registrado a corto plazo por este concepto de 47.763 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 2009 se han producido 340 adhesiones, de las cuales 31 han correspondido a bajas incentivadas y 329 a prejubilaciones. Los pagos realizados en el ejercicio 2009 por la modalidad 2 citada ascienden a un total de 5.239 miles de euros y a 31.929 miles de euros por la modalidad 1. La Entidad Dominante estima que el número de adhesiones en 2010 permitirá la aplicación íntegra de la provisión.

En el año 2008 se adhirieron 362 trabajadores de los cuales 11 trabajadores se acogieron a la baja incentivada y los 351 restantes a la prejubilación. Los pagos efectuados en dicho ejercicio por la modalidad 2 ascendieron a 6.872 miles de euros y los pagos correspondientes a la modalidad 1 se elevaron a 35.955 miles de euros

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

El importe de los gastos financieros registrados por este concepto en 2009 es de 6.939 miles de euros, habiendo ascendido esta cifra en el ejercicio 2008 a 9.330 miles de euros.

El epígrafe "Fondo para compromisos futuros por viajes de ocio del personal" recoge el valor actual de los compromisos adquiridos por ADIF y devengados a 31 de diciembre de 2009 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 32.953 miles de euros, de los cuales 30.597 miles de euros tienen vencimiento a largo plazo, elevándose a 2.356 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 2% para el ejercicio 2008 y del 2% para el ejercicio 2009 y siguientes.
- Un interés técnico del 4,53% anual.
- La tabla actuarial PERM/F 2000.
- La edad de jubilación o prejubilación se ha determinado diferenciando los siguientes colectivos:
  - 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 los ejercicios 2009 y 2008 por este concepto asciende a 2.310 miles de euros y 2.288 miles de euros, respectivamente.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

El epígrafe "Planes de aportación definida" corresponde al valor del pasivo actuarial estimado a 31 de diciembre de 2009 como consecuencia de la variación de las hipótesis de crecimiento del índice de precios al consumo en los años 2001 a 2009 utilizadas en el proceso de externalización de los compromisos por complemento de pensiones y jubilaciones anticipadas. El importe total de este fondo asciende a 9.955 miles de euros, de los cuales 1.359 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 2010. Estos compromisos tienen su origen en la obligación de Renfe de complementar la pensión mensual de la Seguridad Social al personal que hasta el 31 de diciembre de 1990 se jubiló forzosamente al cumplir 64 años, con una renta vitalicia, transmisible e igualmente mensual, equivalente a la diferencia entre su base reguladora y la que le hubiese correspondido de haberse jubilado a los 65 años. Por otro lado, en ofrecimiento de jubilaciones anticipadas anteriores al expediente de regulación de empleo de 1992, Renfe adquirió la obligación de complementar en dos puntos la base reguladora, con un límite de diez, de la pensión de los solicitantes que, por no alcanzar la edad o años de servicio exigidos, no obtuvieron pensión de la Seguridad Social por el 100% de la misma. Esta renta a cargo de Renfe es revalorizable anualmente de acuerdo con los porcentajes y normativa que fija la Seguridad Social para la mejora de sus pensiones.

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

El epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" recoge a 31 de diciembre de 2009 y a 31 de diciembre de 2008, 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 60.419 miles de euros y 49.341 miles de euros, respectivamente, así como el valor estimado de los intereses de demora en el pago de certificaciones de obras y expropiaciones cuyo importe al cierre del ejercicio 2009 ascendía a 23.476 miles de euros y al cierre del ejercicio a 25.944 miles de euros.

Adicionalmente, el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" incluye a 31 de diciembre de 2009 y del 2008 el valor de la provisión para los costes de reposición de espacios en cesión de uso a RENFE Operadora contemplado en la Orden FOM/2909/2006, de 19 de septiembre, por la que se determinan los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a RENFE-Operadora.

Adicionalmente, la Entidad Dominante ha concedido avales en 2009 a terceros por un importe total de 15.677 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 2009 y 2008

(12) Pasivos financieros

La composición de los pasivos financieros clasificados por categorías a 31 de diciembre 2009 y a 31 de diciembre de 2008 se muestra en los cuadros siguientes:

	2009 Miles de euros		
	Deudas con entidades de crédito	Derivados y otros	Total
Pasivos financieros a largo plazo			
Débitos y partidas a pagar	5.106.625	522.714	5.629.339
<b>Total pasivos financieros a largo plazo</b>	<b>5.106.625</b>	<b>522.714</b>	<b>5.629.339</b>
Pasivos financieros a corto plazo			
Débitos y partidas a pagar	74.811	1.701.968	1.776.779
<b>Total pasivos financieros a corto plazo</b>	<b>74.811</b>	<b>1.701.968</b>	<b>1.776.779</b>
	2008 Miles de euros		
	Deudas con entidades de crédito	Derivados y otros	Total
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 de situación a 31 de diciembre de 2009 y a 31 de diciembre de 2008, según los siguientes desgloses:

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

**corto plazo**

	2008 Miles de euros		
	Deudas con entidades de crédito	Derivados y otros	Total
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.

**12.1 Deudas con Entidades de Crédito**

Las deudas financieras con entidades de crédito recogen, básicamente, la deuda contraída por la Entidad Dominante 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).

Adicionalmente en el ejercicio 2009 recogen los préstamos concedidos por las entidades Deutsche Pfanbriefbank y Banco Santander por valor de 200.000 y 50.000 miles de euros respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2009 y 2008 el detalle de las deudas financieras del Grupo con entidades de crédito, a corto y largo plazo, es como se muestra en los siguientes cuadros:

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

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

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008**

	<b>74.811</b> <b>5.106.625</b> <b>5.181.436</b>			
	2008 Miles de euros			
	Vencimiento			
	Interés	A corto plazo	A largo plazo	Saldo dispuesto al tipo de cambio al 31/12/08
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 a 31 de diciembre de 2009 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 2010 y el 21 de diciembre de 2010.

Al 31 de diciembre de 2009, el límite de las líneas de crédito que ADIF tenía concedidas por entidades financieras, asciende a un importe total de 200.000 miles de euros, que al cierre del ejercicio 2009 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 de Vencimiento	Miles de euros	
	2009	2008
2009	-	30.596
2010	40.643	27.068
2011	81.802	18.486
2012	21.634	8.333
2013	21.637	8.333
Después de 2013	4.981.615	3.985.053
	<b>5.147.331</b>	<b>4.077.869</b>

El tipo de interés medio del pasivo del Grupo ADIF al 31 de diciembre de 2009 es del 2.08 % anual.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

12.2 Otros pasivos financieros

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

	Miles de euros			
	2009		2008	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Deudas transformables en subvenciones	304.074	-	792.549	-
Deudas financieras con Administraciones Públicas	8.040	1.228	6.307	1.101
Ayudas FEDER devengadas pendientes de liquidar Inversiones Red de Titularidad Estado	35.393	33.617	44.799	68.714
Financiación de inversiones en la Red de titularidad del Estado en Cataluña	169.674	-	-	-
Proveedores de inmovilizado	-	1.148.550	-	899.396
Depósitos y Fianzas	5.533	48	5.164	148
	<b>522.714</b>	<b>1.183.443</b>	<b>848.819</b>	<b>969.359</b>

a) Deudas transformables en subvenciones

Recoge a 31 de diciembre de 2009 los importes cobrados por ayudas europeas o procedentes de otros organismos para la financiación de la infraestructura ferroviaria en la red de titularidad de ADIF, que se reclasificarán a los epígrafes de patrimonio neto y pasivo por impuesto diferido cuando se hayan cumplido las condiciones establecidas para su concesión. Presenta el siguiente desglose a 31 de diciembre de 2009 y a 31 de diciembre de 2008, en miles de euros:

	Miles de euros	
	2009	2008
Fondos Europeos		
Fondos de Cohesión	70.441	93.922
FEDER	147.204	675.290
RTE	29.410	23.337
Ministerio de Fomento		
Plan de Modernización de estaciones (véase nota 1(f))	57.019	-
	<b>304.074</b>	<b>792.549</b>

En el ejercicio 2009 y derivado de la publicación en el BOE de la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, la Entidad Dominante ha reclasificado a 1 de enero de 2009 desde el epígrafe "Deudas transformables en subvenciones" un total de 642.872 miles de euros a los epígrafes de "Subvenciones, donaciones y

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

legados" y "Pasivo por impuesto diferido" por importes de 450.010 miles de euros y 192.862 miles de euros, respectivamente (véase notas 10 y 13).

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

El saldo de la cuenta "Ayudas FEDER devengadas y pendientes de liquidar por inversiones Red de titularidad Estado" recoge el importe pendiente de liquidar al Ministerio de Fomento y a cobrar a SEITTSA en concepto de ayudas FEDER devengadas y pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2009 y a 31 de diciembre de 2008 que financian inversiones de mejora y reposición en la Red de Titularidad del Estado.

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

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

- d) Proveedores de inmovilizado

El saldo a 31 de diciembre de 2009 y 31 de diciembre de 2008 de la cuenta de proveedores de inmovilizado recoge la deuda por obras en activos propios por importe de 465.971 miles de euros y 350.763 miles de euros respectivamente y por inversiones realizadas por cuenta del Estado en la Red Ferroviaria de su titularidad por importe de 254.948 miles de euros a 31 de diciembre de 2009 y 190.338 miles de euros a 31 de diciembre de 2008. Se incluyen también en este epígrafe el importe de las facturas de proveedores de inmovilizado pendientes de recibir a 31 de diciembre por un total de 427.079 miles de euros en 2009 y 342.428 miles de euros en 2008 y de acreedores por expropiaciones por 552 miles de euros y 15.847 miles de euros a 31 de diciembre de 2009 y 2008 respectivamente.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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 2009 y a 31 de diciembre de 2008 adjunto, es el siguiente:

	Miles de euros			
	2009		2008	
	Deudas con empresas del grupo y asociadas	Proveedores y acreedores empresas del grupo y asociadas	Deudas con empresas del grupo y asociadas	Proveedores y acreedores, empresas del grupo y asociadas
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	-	952	-	966
Águilas Residencial, S.A.	-	-	(14)	-
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	-	-	-	194
Áreas Comerciales en Estaciones	24	-	1.751	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	2.804	6.728	3.731	5.762
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	-	13.924	-	13.906
Necsa, Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	-	41	1.034	38
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)	-	1.029	-	1.076
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A.	-	-	(1)	-
	<b>2.828</b>	<b>22.674</b>	<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 Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar

El detalle del saldo de estas cuentas del pasivo corriente del balance de situación al 31 de diciembre de 2009 y 2008 adjunto, es el siguiente:

	Miles de euros	
	2009	2008
Proveedores y acreedores varios	419.242	438.268
Proveedores y acreedores, empresas del grupo y asociadas (véase nota 12.3)	22.674	21.942
Personal	19.726	24.124
Administraciones Públicas	34.692	35.780
Anticipos de clientes	19.363	19.126
	<b>515.697</b>	<b>539.240</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

El epígrafe de Administraciones Públicas presenta el siguiente desglose a 31 de diciembre de 2009 y 2008:

	Miles de euros	
	2009	2008
Pasivos por impuesto corriente	1.715	2.290
Retenciones a cuenta del I.R.P.F. y Arrendamientos Urbanos	11.576	11.005
IVA	1.947	1.856
Organismos de la Seguridad Social acreedores	13.195	12.601
Seguridad Social a cargo de la empresa pendiente de liquidar	6.058	7.984
Liquidación TEN 2000-2004 (Mº Fomento)	197	-
Otros.	4	44
	<b>34.692</b>	<b>35.780</b>

(13) Situación fiscal

El detalle de los saldos con Administraciones Públicas a 31 de diciembre de 2009 y 2008 es como sigue:

	(Datos en miles de euros)			
	2009		2008 (*)	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
<b>Activos</b>				
Activos por impuesto diferido	19.161	-	16.940	-
Activos por impuesto corriente (nota 6.2.(d))	-	11.154	-	27.910
Impuesto sobre el valor añadido y similares (nota 6.2.(d))	-	91.451	-	442.688
Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas (notas 6.1.(b) y 6.2.(d))	676.693	1.125.818	843.554	148.923
Otros conceptos	-	1.843	-	1.563
<b>Total activos</b>	<b>695.854</b>	<b>1.230.266</b>	<b>860.494</b>	<b>621.084</b>
<b>Pasivos</b>				
Pasivos por impuesto corriente	-	1.715	-	2.290
Pasivos por impuesto diferido	2.538.970	-	2.016.189	-
Impuesto sobre el valor añadido	-	1.947	-	1.856
Seguridad Social	-	19.253	-	20.585
Retenciones	-	11.576	-	11.005
Otros conceptos	-	201	-	44
<b>Total pasivos</b>	<b>2.538.970</b>	<b>34.692</b>	<b>2.016.189</b>	<b>35.780</b>

(\*) Datos reexpresados para su comparación con el ejercicio 2009 (véase nota 2(b))

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

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

(a) Impuesto sobre beneficios

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

En los ejercicios 2007 y 2008 el grupo fiscal estaba formado por la Entidad y la sociedad Fidalia, S.A.U.

En el ejercicio 2009 el grupo está integrado por la Entidad, la sociedad Fidalia, S.A.U. y la sociedad Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A.U. (EMFESA), que se incorpora en este año.

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

A continuación se incluye una conciliación entre el resultado contable consolidado de los ejercicios 2009 y 2008 y la base imponible agregada para cada ejercicio que conforman las declaraciones del Impuesto sobre Sociedades de la Entidad dominante y del resto de sociedades consolidadas. La referida conciliación del ejercicio 2009 es la que se presentará tras la oportuna aprobación de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2009.

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

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

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008**

	2008 - Miles de euros (*)					
	Cuenta de Pérdidas y Ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto		
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			(2.801)			(1.475)
Correcciones por Impuestos sobre Sociedades			883			(402)
Saldo de ingresos y gastos antes de Impuestos sobre Sociedades			<u>(1.918)</u>			<u>(1.877)</u>
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	203.685	(140.643)	63.042	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)	42.258		42.258
Total diferencias temporarias			<u>(21.191)</u>			<u>1.877</u>
<b>Base imponible agregada del grupo:</b>			<b><u>(23.109)</u></b>			<b><u>-</u></b>
Del grupo fiscal:						
ADIF			(42.337)			
Fidalia, S.A.U.			(257)			
Emfesa			563			
Tifsa			16.069			
Redalsa			2.853			

(\*) Datos reexpresados para su comparación con el ejercicio 2009 (véase nota 2(b))

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

	Miles de euros			
	2009		2008	
	Activos por impuesto corriente	Pasivos por impuesto corriente	Activos por impuesto corriente	Pasivos por impuesto corriente
Cuotas líquidas de sociedades con base imponible positiva	-	(4.761)	(169)	(5.632)
Retenciones y pagos cuenta	11.154	3.046	28.079	3.342
	<u>11.154</u>	<u>(1.715)</u>	<u>27.910</u>	<u>(2.290)</u>

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

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008**

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

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

	2008 - 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	38.578	-	1.075	-
<b>Diferencias temporarias con origen en el ejercicio</b>	<b>211.870</b>	<b>(140.851)</b>	<b>1.326</b>	<b>(41.707)</b>
- Por amortizaciones	-	(54)	-	-
- Por pensiones	-	(77.254)	-	-
- Por subvenciones, donaciones y legados	-	-	42.258	-
- Resto	-	(26.066)	-	-
<b>Diferencias temporarias con origen en ejercicios anteriores</b>	<b>-</b>	<b>(103.374)</b>	<b>42.258</b>	<b>-</b>

(\*) Datos reexpresados para su comparación con el ejercicio 2009 (véase nota 2(b))

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

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008**

El detalle de las diferencias permanentes correspondientes al ejercicio 2009 es como sigue:

Miles de euros	
Cuenta de pérdidas y ganancias	
Aumentos	Disminuciones
De ajustes de consolidación	
Eliminación de dividendos internos	11.782
Participación en resultados por puesta en equivalencia y otros conceptos	(3.585)
Otros gastos no deducibles	811
Agrupaciones de interés económico	(20)
Resto	(14)
Diferencias permanentes	<u>12.593</u> <u>(3.619)</u>

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

	Miles de euros	
	2009	2008
Impuesto corriente	4.761	5.800
Impuesto diferido	(2.255)	(4.917)
	<u>2.506</u>	<u>883</u>

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	103.340	2014
2000	Renfe	67.837	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	136.217	2020
2005	Equidesa	47	2020
2006	ADIF	113.053	2021
2006	Equidesa	46	2021
2007	ADIF	94.413	2022
2008	ADIF	42.336	2023
		<u>698.745</u>	

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

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008**

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:

<u>Ejercicio</u>	<u>Entidad de origen</u>	<u>Miles de euros</u>	<u>Plazo máximo para compensar</u>
2006	ADIF	2.288	2013
2007	ADIF	2.516	2014
2008	ADIF	3.768	2015
2009	ADIF	3.452	2016
		12.024	

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

<u>Ejercicio</u>	<u>Entidad de origen</u>	<u>Miles de euros</u>	<u>Plazo máximo para compensar</u>
2001	GIF	1.216	2016
2002	GIF	673	2017
2003	GIF	692	2018
2004	GIF	405	2019
2005	ADIF	115	2020
2006	ADIF	195	2021
2007	ADIF	710	2022
2008	ADIF	556	2023
2009	ADIF	631	2024
		5.193	

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.

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

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008**

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 2009 y 2008 ascendía a 2.539.848 y 2.016.622 miles de euros, respectivamente.

El movimiento registrado durante el ejercicio de los activos por impuesto diferido cuyo periodo de reversión es superior a doce meses, correspondientes a las sociedades dependientes, es como se detalla a continuación:

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

2008 - 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 de los pasivos por impuesto diferido, desglosado por su origen, es como se detalla a continuación:

2009 - Miles de Euros					
	Fondos COHESION	Fondos FEDER	Fondos RTE	Otras subvenciones de capital	Total
Saldos al 31 de diciembre de 2008	1.595.359	342.592	42.939	35.299	2.016.189
Ajustes por adaptación a la Orden EHA/733/2010 (Véase notas 2 (a) y (b))	11.399	175.073	6.390	-	192.862
Saldo a 1 de enero de 2009	1.606.758	517.665	49.329	35.299	2.209.051
Adiciones en 2009	267.819	50.462	8.826	18.335	345.442
Disminuciones por imputación a resultados del ejercicio (subvenciones de capital) (Nota 18)	(8.675)	(5.439)	(81)	(1.328)	(15.523)
A otros epígrafes de la cuenta de pérdidas y ganancias	-	-	-	-	-
<b>Saldos al 31 de diciembre de 2009</b>	<b>1.865.902</b>	<b>562.688</b>	<b>58.074</b>	<b>52.306</b>	<b>2.538.970</b>

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

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008**

	2008 - Miles de Euros (*)						Total
	Fondos COHESION	Fondos FEDER	Fondos RTE	Otras subvenciones de capital	Total Subvenciones de capital	Diferencias de cambio	
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)	(8.492)	(3.276)	(92)	(817)	(12.677)	-	(12.677)
A otros epígrafes de la cuenta de pérdidas y ganancias	-	-	-	-	-	(2.311)	(2.311)
<b>Saldos al 31 de diciembre de 2008</b>	<b>1.595.359</b>	<b>342.592</b>	<b>42.939</b>	<b>35.299</b>	<b>2.016.189</b>	<b>-</b>	<b>2.016.189</b>

(\*) Datos reexpresados para su comparación con el ejercicio 2009 (véase nota 2(b))

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

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

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

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

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

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

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

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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

Del mismo modo que en los casos anteriores, en aplicación de la Orden FOM 2909/2006 de 19 de septiembre, caso de prosperar la pretensión de ADIF, le correspondería un 50% de la cantidad reclamada, es decir 22.727 miles de euros.

(c) Ejercicios abiertos a inspección

Al 31 de diciembre de 2009, el Grupo tiene abiertos a inspección para el Impuesto sobre el Valor Añadido los ejercicios 2001 a 2008 y para el Impuesto sobre Sociedades los ejercicios 2005 a 2008.

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

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

(14) Importe neto de la cifra de negocios

El detalle del importe neto de la cifra de negocios de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2009 y 2008, es como sigue:

	Miles de euros	
	2009	2008
Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios	319.052	285.837
Canon por utilización de la red ferroviaria de interés general	249.237	217.031
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias	69.815	68.806
Prestaciones de servicios de consultoría y asistencia técnica	21.627	53.408
Regeneración/Reciclaje de material ferroviario	26.672	13.975
Ingresos por administración de la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado	762.111	717.288
Ingresos por actuaciones de inversión en la Red de Titularidad del Estado	866.762	789.016
Tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros (nota 1(f))	15.091	14.893
	<b>2.011.315</b>	<b>1.874.417</b>

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

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008**

La distribución del importe neto de la cifra de negocios del ejercicio 2009 y 2008 por los segmentos o actividades que desarrolla la Entidad Dominante se muestra en el cuadro adjunto:

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

	2008 - Miles de Euros						
	Cifra de Ingresos						
	Canon por utilización de la Red de Interés General	Canon por utilización de estaciones y otras infraestructuras ferroviarias	Administración de la red ferroviaria de Titularidad el Estado	Actuaciones de inversión en la Red de Titularidad del Estado	Otros servicios	Tasa de seguridad del Transporte Ferroviario	Total
Administración Red Titularidad Estado	37.959	408	717.288	227.665	-	-	983.320
Construcción Red Titularidad Estado	-	-	-	231.316	-	-	231.316
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 2009 y 2008

(a) Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios

El detalle de los ingresos por liquidación de cánones ferroviarios devengados en el ejercicio 2009 y 2008 desglosado por las distintas modalidades establecidas en la Orden FOM/898/2005, es el siguiente:

	Miles de euros	
	2009	2008
Canon por utilización de infraestructura (nota 1(f))	249.237	217.031
Canon de acceso	1.815	1.779
Canon por reserva de capacidad	104.194	92.842
Canon de circulación	68.100	59.053
Canon por tráfico	75.128	63.357
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones (nota 1(f))	69.815	68.806
Canon por utilización de estaciones	60.116	59.662
Canon por estacionamiento y utilización de andenes	6.494	6.432
Canon por utilización de vías de apartado	124	189
Canon de paso por cambiadores de ancho	2.874	2.166
Canon por utilización dominio público ferroviario	207	357
	<b>319.052</b>	<b>285.837</b>

A 31 de diciembre de 2009 se encuentran pendientes de liquidación y cobro cánones ferroviarios por un importe total de 26.509 miles de euros (véase nota 6.2 (b)), de los cuales una cifra de 20.750 miles de euros corresponden al canon por utilización de la red ferroviaria de interés general y 5.759 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:

	Miles de euros	
	2009	2008
Inversiones realizadas en la Red Convencional (C-P 2007-2010)	475.633	473.740
Inversiones realizadas en el Tramo Ourense - Santiago de la L.A.V. a Galicia (C-P 2007-2010)	335.692	315.163
Inversiones realizadas en la red de titularidad del Estado en Cataluña	5.008	113
Inversiones Plan Dinamización Economía y Empleo	45.431	-
Inversiones Plan Modernización Estaciones	4.998	-
	<b>866.762</b>	<b>789.016</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

(15) Otros ingresos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2009 y 2008 adjunta, es como sigue:

	Miles de euros	
	2009	2008
Alquileres y servicios	161.490	146.584
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	10	4
Ingresos operadores ferroviarios:	350.423	402.572
Arrendamientos y servicios	6.942	7.241
Reparaciones y conservación	2.499	2.345
Servicios complementarios	1.824	1.681
Servicios en terminales	45.600	59.755
Suministros (*)	225.703	260.031
Servicios en estaciones	59.399	63.048
Prestación de servicios informáticos	7.600	7.644
Otros ingresos	856	827
Otros	48.909	50.189
	<b>560.832</b>	<b>599.349</b>

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

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

(16) Gastos de Personal

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2009 y 2008 adjunta es el siguiente:

	Miles de euros	
	2009	2008
Sueldos, salarios y asimilados	553.394	529.525
Cargas sociales	166.826	163.266
Provisiones	6.283	3.865
	<b>726.503</b>	<b>696.656</b>

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

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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

	Miles de euros	
	2009	2008
Seguridad Social a cargo de la empresa	152.190	149.855
Retribuciones a largo plazo mediante sistemas de aportación definida	410	450
Otros gastos sociales	14.226	12.961
	<b>166.826</b>	<b>163.266</b>

El número medio de empleados durante los ejercicios 2009 y 2008, distribuido por categorías, es como sigue:

Categoría	Número medio de empleados	
	2009	2008
Personal de alta dirección	21	22
Personal de estructura	1.814	1.860
Mandos Intermedios	2.586	2.518
Personal Operativo	10.714	10.696
	<b>15.135</b>	<b>15.096</b>

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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>

(17) Otros gastos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2009 y 2008 adjunta, es como sigue:

	Miles de euros	
	2009	2008
Inversiones en la Red de titularidad del Estado	776.981	703.490
Reparaciones y conservación de la infraestructura	361.909	355.250
Energía de tracción	173.951	192.878
Servicios de atención a viajeros	78.353	81.944
Suministros	48.638	45.160
Servicios de profesionales independientes	11.769	11.731
Alquileres y cánones	28.308	30.162
Gastos ligados al tráfico	4.869	5.837
Publicidad y relaciones públicas	10.849	14.720
Gastos de viaje	9.053	13.365
Transportes	9.781	10.890
Otras reparaciones y conservación	9.367	6.784
Primas de seguros	4.990	5.026
Otros gastos de explotación	47.112	31.842
Servicios Externos	1.575.930	1.509.079
Tributos	8.773	4.432
Pérdidas, deterioro y variación de prov. operac. comerciales	14.460	4.284
	<b>1.599.163</b>	<b>1.517.795</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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	
	2009	2008
Inversiones realizadas en la Red Convencional recogidas en el C-P 2007-2010	408.003	392.310
Inversiones realizadas en el tramo Ourense-Santiago de la L.A.V.a Galicia recogidas en el CP 2007-2010	331.583	311.180
Inversiones realizadas en la Red Convencional de titularidad del Estado en Cataluña al amparo de los Convenios suscritos y de las disposiciones al respecto	4.219	113
Actuaciones recogidas en el Plan de Dinamización para la economía y el empleo	28.178	-
Actuaciones realizadas para el Plan de Modernización de Estaciones	4.998	-
	<b><u>776.981</u></b>	<b><u>703.603</u></b>

Adicionalmente, en el epígrafe de "Aprovisionamientos" se incluyen 43.603 y 44.069 miles de euros correspondientes a los materiales utilizados en la ejecución de las inversiones realizadas en el ejercicio 2009 y 2008 en la Red Convencional de Titularidad del Estado.

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

(18) Imputación de subvenciones de inmovilizado y otros

El detalle de los ingresos por subvenciones de capital generados en los ejercicios 2009 y 2008 es como sigue:

	(Datos en miles de euros)	
	Total Ingresos	
	2009	2008 (*)
Fondos de Cohesión	28.916	28.307
Feder.	18.130	10.921
R.T.E.	271	303
Otras subvenciones	4.423	2.727
	<b><u>51.740</u></b>	<b><u>42.258</u></b>

(\*) Datos reexpresados para su comparación con el ejercicio 2009 (véase nota 2(b))

De los importes registrados por este concepto a 31 de diciembre de 2009 y de 2008, 36.219 miles de euros en el ejercicio 2009 y 29.581 miles de euros en el ejercicio 2008, corresponderían a subvenciones de capital reconocidas en el Patrimonio (véase nota 10), así como 15.521 miles de euros y 12.677 miles de euros del efecto impositivo de las referidas subvenciones en los ejercicios 2009 y 2008, respectivamente (véase nota 13).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

Adicionalmente se han reconocido 7 miles de euros como subvenciones por bonificaciones de tipos de interés procedentes de la sociedad dependiente TIFSA.

(19) Resultados Excepcionales

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

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

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

(20) Gastos financieros

El detalle de estos epígrafes de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2009 y 2008 es como sigue:

	Miles de euros	
	2009	2008
Por deudas con terceros	102.191	191.894
Intereses de préstamos a corto plazo	38	227
Intereses de préstamos a largo plazo	101.323	168.576
Intereses de liquidación en contratos de obra	605	2.427
Intereses de demora en expropiaciones	212	20.659
Otros gastos financieros	13	5
Gastos financieros por actualización de provisiones	9.154	12.950
	<b>111.345</b>	<b>204.844</b>

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

En el ejercicio 2008 correspondieron gastos financieros por actualización de 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

(21) Ingresos financieros

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2009 y 2008 es como sigue:

	Miles de euros	
	2009	2008
De participaciones en instrumentos de patrimonio	8	22
De terceros	8	22
De valores negociables y otros instrumentos financieros	78.948	161.194
Intereses de inversiones financieras temporales	44.686	140.577
Intereses de cuentas corrientes	8.891	15.041

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

Intereses cargados a clientes	1.018	760
Ingresos financieros de créditos (nota 6.2(a))	2.879	2.677
Otros ingresos financieros	21.474	2.139
Incorporación al activo de gastos financieros (nota 4(c))	11.916	9.267
	<u>90.872</u>	<u>170.483</u>

El importe recogido en la cuenta de "Intereses financieros de créditos" corresponde a los ingresos devengados en los ejercicios 2009 y 2008 como consecuencia de la aplicación del método de valoración del coste amortizado a los créditos comerciales y no comerciales (véase nota 3(h)).

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

(22) Información Medioambiental

Al 31 de diciembre de 2009 y 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 los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2009 y 2008 no se han recibido subvenciones de naturaleza medioambiental.

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

A 31 de diciembre de 2008, el Consejo de Administración 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 asistencia a las reuniones de dicho órgano devengados ascendieron a 195 miles de euros. No existen saldos con los miembros del Consejo de Administración.

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

Asimismo, la Entidad no mantiene en 2009 ni en 2008 ningún compromiso por seguros de vida, planes de pensiones y similares con los miembros del Consejo de Administración en su calidad de Consejeros de ADIF, ni les ha concedido anticipos o créditos ni asumido obligaciones por su cuenta a título de garantía.

Adicionalmente, las retribuciones salariales devengadas en el ejercicio 2009 por la alta dirección de la Entidad ascienden a un total de 1.291 miles de euros. ADIF no mantiene compromisos en materia de seguros de vida, planes de pensiones y similares con los miembros de su alta dirección como consecuencia de los cargos que ostentan, ni les ha otorgado anticipos o créditos ni asumido obligaciones por su cuenta a título de garantía a 31 de diciembre de 2009.

Las retribuciones salariales devengadas en el ejercicio 2008 por la alta dirección de la Entidad ascendieron a un total de 1.291 miles de euros. ADIF no mantuvo 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 ostentaban, ni les ha otorgado anticipos o créditos ni asumido obligaciones por su cuenta a título de garantía a 31 de diciembre de 2008.

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

(24) Gestión de riesgos financieros

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

a) Riesgo de crédito

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

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

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

b) Riesgo de tipos de interés

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

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

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

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.

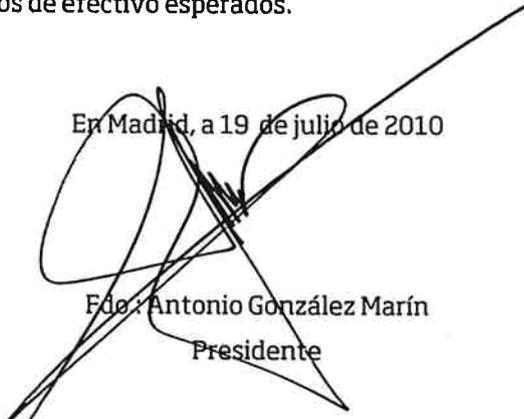
ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas  
31 de diciembre de 2009 y 2008

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

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

En Madrid, a 19 de julio de 2010

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long diagonal stroke extending towards the top right.

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 2009  
(Expresado en miles de euros)**

Nombre	Actividad	Auditor	Entidad/ Sociedad del grupo titular	Porcentaje de Participación	Porcentaje de Participación efectiva de la Entidad	Miles de euros Coste de la participación	Razón que determina su configuración
Fidalia, S.A.U.	Gestión inmobiliaria	Ernst & Young	ADIF	100%	100%	5.449	Control efectivo
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	Enajenación y manipulación de materiales Innesarios	Ernst & Young	ADIF	100%	100%	875	Control efectivo
REDALSA, S.A.	Soldadura y regeneración de carril	Deloitte	ADIF	52%	52%	188	Control efectivo
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFESA)	Investigación ferroviaria.	KPMG	ADIF	51%	61,74%	153	Control efectivo
<b>Total participaciones en empresas de grupo</b>						<b>6.665</b>	
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	Explotación con fines publicitarios de las instalaciones y propiedades de Renfe-Operadora y ADIF, y promoción y explotación de equipamientos comerciales	Ernst & Young	ADIF	51%	51%	2.657	Control conjunto
Alta Velocidad ESPAÑA-PORTUGAL, AEIE	Estudios técnicos, económicos y financieros de los Corredores Operto-Vigo y Madrid-Lisboa-Operto	KPMG	ADIF	50%	50%	1.614	Control conjunto
<b>Total participaciones multigrupo</b>						<b>4.271</b>	
Cartagena AVE, S.A.	Integración Alta Velocidad en Cartagena	-	ADIF	50%	50%	300	Influencia Significativa
Murcia AVE, S.A.	Integración Alta Velocidad en Murcia	-	ADIF	50%	50%	300	Influencia Significativa
Palencia Alta Velocidad, S.A.	Integración Alta Velocidad en Palencia	-	ADIF	50%	50%	300	Influencia Significativa
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)	Almacenamiento, depósito y distribución de mercancías	BDO Auditores	ADIF	40,34%	40,34%	358	Influencia Significativa
Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	Gestión inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	14.530	Influencia Significativa
Áreas Comerciales en Estaciones, S.A.	Gestión Inmobiliaria	ATTEST	ADIF	40%	40%	903	Influencia Significativa
Nuevas Estaciones Ferroviarias, S.A.	Gestión Inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	800	Influencia Significativa
Renfurbis, S.A.	Gestión Inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	434	Influencia Significativa
Promociones Residenciales Sofetral, S.A.	Gestión Inmobiliaria	ECT	ADIF	40%	40%	1.399	Influencia Significativa
Pano Real, S.A.	Gestión Inmobiliaria	Ernst & Young	ADIF	40%	40%	3.606	Influencia Significativa
Tricefalo, S.A.	Gestión Inmobiliaria	CGT Auditores	ADIF	40%	40%	1.463	Influencia Significativa
Alianza Inmobiliaria Renfosuma, S.A.	Gestión Inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	120	Influencia Significativa
Terrabina Inmobiliaria, S.A.	Gestión Inmobiliaria	Morrison	ADIF	40%	40%	841	Influencia Significativa
Águilas Residencial, S.A.	Gestión Inmobiliaria	MAG Auditores	ADIF	40%	40%	720	Influencia Significativa
Residencial Langa, S.A.	Gestión Inmobiliaria	MAG Auditores	ADIF	40%	40%	140	Influencia Significativa
Centro Estación Miranda, S.A.	Gestión Inmobiliaria	Goldwyns	ADIF	40%	40%	1.200	Influencia Significativa
Desarrollo Inmobiliario Castilla-La Mancha, S.A.	Gestión Inmobiliaria	IMAFI Auditores	ADIF	40%	40%	481	Influencia Significativa
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.	Gestión Inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	6.720	Influencia Significativa
Promociones Inmobiliarias Renfapex 2000, S.A.	Gestión Inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	480	Influencia Significativa
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A.	Gestión Inmobiliaria	Coopers	ADIF	40%	40%	3.801	Influencia Significativa
Inerentas Proyectos Inmobiliarios, S.A.	Gestión Inmobiliaria	True Pair	ADIF	40%	40%	360	Influencia Significativa
León Alta Velocidad 2009, S.A.	Integración Alta Velocidad en León	MAG Auditores	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 2009, S.A.	Integración Alta Velocidad en Valencia	-	ADIF	37,50%	37,50%	225	Influencia Significativa
Valladolid Alta Velocidad 2009 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

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
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 Indole 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>42.195</b>	
<b>TOTAL</b>						<b>53.131</b>	

Este anexo forma parte integrante de la nota 3 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2009 junto con la cual debe ser leído

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

**Información de empresas del grupo, multigrupo y asociadas  
31 de diciembre de 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
Fidalia, S.A.U.	Gestión inmobiliaria	Ernst & Young	ADIF	100%	100%	5.449	Control efectivo
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	Enajenación y manipulación de materiales innecesarios	Ernst & Young	ADIF	100%	100%	853	Control efectivo
REDALSA, S.A.	Soldadura y regeneración de carril	Deloitte	ADIF	52%	52%	188	Control efectivo
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA)	Investigación ferroviaria.	KPMG	ADIF	51%	61,74%	153	Control efectivo
<b>Total participaciones en empresas de grupo</b>						<b>6.643</b>	
Comercial del Ferrocarril, S.A.(COMFERSA)	Explotación con fines publicitarios de las instalaciones y propiedades de Renfe-Operadora y ADIF, y promoción y explotación de equipamientos comerciales	Ernst & Young	ADIF	51%	51%	2.657	Control conjunto
Alta Velocidad ESPAÑA-PORTUGAL, ABIE	Estudios técnicos, económicos y financieros de los Correos Oporto-Vigo y Madrid-Lisboa-Oporto	KPMG	ADIF	50%	50%	1.613	Control conjunto
<b>Total participaciones multigrupo</b>						<b>4.270</b>	
Cartagena AVE, S.A.	Integración Alta Velocidad en Cartagena	-	ADIF	50%	50%	300	Influencia Significativa
Murcia AVE, S.A.	Integración Alta Velocidad en Murcia	-	ADIF	50%	50%	300	Influencia Significativa
Palencia Alta Velocidad, S.A.	Almacenamiento, depósito y distribución de mercancías	-	ADIF	50%	50%	300	Influencia Significativa
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)	Gestión inmobiliaria	BDO Auditores	ADIF	40,34%	40,34%	358	Influencia Significativa
Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	Gestión inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	12.730	Influencia Significativa
Áreas Comerciales en Estaciones, S.A.	Gestión inmobiliaria	ATTEST	ADIF	40%	40%	903	Influencia Significativa
Nuevas Estaciones Ferroviarias, S.A.	Gestión inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	4.000	Influencia Significativa
Renfurbis, S.A.	Gestión inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	434	Influencia Significativa
Promociones Residenciales Sofetral, S.A.	Gestión inmobiliaria	ECT	ADIF	40%	40%	1.999	Influencia Significativa
Tricefalo, S.A.	Gestión inmobiliaria	Ernst & Young	ADIF	40%	40%	3.606	Influencia Significativa
Bano Real, S.A.	Gestión inmobiliaria	CGT Auditores	ADIF	40%	40%	1.463	Influencia Significativa
Alianza Inmobiliaria Refosuna, S.A.	Gestión inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	120	Influencia Significativa
Terralbina Inmobiliaria, S.A.	Gestión inmobiliaria	Morrison	ADIF	40%	40%	841	Influencia Significativa
Águilas Residencial, S.A.	Gestión inmobiliaria	MAG Auditores	ADIF	40%	40%	720	Influencia Significativa
Residencial Lange, S.A.	Gestión inmobiliaria	Goldwyns	ADIF	40%	40%	140	Influencia Significativa
Centro Estación Miranda, S.A.	Gestión inmobiliaria	IMAFI Auditores	ADIF	40%	40%	1.200	Influencia Significativa
Desarrollo Inmobiliario Castilla-La Mancha, S.A.	Gestión inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	481	Influencia Significativa
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.	Gestión inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	6.720	Influencia Significativa
Promociones Inmobiliarias 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
Inarenes Proyectos Inmobiliarios, S.A.	Gestión inmobiliaria	MAG Auditores	ADIF	40%	40%	960	Influencia Significativa
Necstoren, 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

**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
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	Valiadolid						
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A.	Integración Alta Velocidad en Zaragoza	CGM Auditores	ADIF	37,50%	37,50%	225	Influencia Significativa
Barcelona Sagrera Alta Velocidad S.A.	Integración Alta Velocidad en Alicante	Pricewaterhouse Coopers	ADIF	37,50%	37,50%	225	Influencia Significativa
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	Integración Alta Velocidad en Barcelona		ADIF	37,50%	37,50%	225	Influencia Significativa
Otras	Redacción de Proyectos de Ingeniería civil e Industrial de Inolee Ferroviaria. Asesoramiento en función de consulting	KPMG	ADIF	21,91%	21,91%	1.049	Influencia Significativa
<b>Total participaciones en empresas asociadas</b>			ADIF	-	-	311	Influencia Significativa
<b>TOTAL</b>						<b>43.656</b>	
						<b>54.569</b>	

Este anexo forma parte integrante de la nota 3 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2009 junto con la cual debe ser leído

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

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

	Saldos al 31.12.2008 (*)	Altas	Traspasos	Bajas	Reclasificaciones	Saldos al 31.12.2009
Edificios y Otras Construcciones	1.685.736	-	55.079	(1.666)	(3.530)	1.735.619
Terrenos y Bienes Naturales	1.199.676	231.934	2.661	(1.089)	115	1.433.297
Amortización acumulada Edificios y otras construcciones	2.885.412	231.934	57.740	(2.755)	(3.415)	3.168.916
Deterioro de valor edificios y terrenos	(494.910)	(96.094)	3.039	934	1.060	(525.971)
	(9.378)	-	-	77	-	(9.301)
<b>Total Valor Neto Edificios y construcciones</b>	<b>2.381.124</b>	<b>195.840</b>	<b>60.779</b>	<b>(1.744)</b>	<b>(2.355)</b>	<b>2.633.644</b>
Instalaciones de la vía	13.876.516	-	1.754.566	(22.440)	(10.723)	15.597.919
Amortización acumulada Instalaciones de la vía	(997.280)	(176.019)	(452.308)	20.387	5.136	(1.600.084)
Deterioro de valor instalaciones de vía	(14.915)	-	-	-	-	(14.915)
<b>Total Valor Neto Instalaciones de la vía</b>	<b>12.864.320</b>	<b>(176.019)</b>	<b>1.302.258</b>	<b>(2.053)</b>	<b>(5.587)</b>	<b>13.982.919</b>
Otras instalaciones técnicas y maquinaria	6.935	-	-	(7)	-	6.928
Amortización acum. Inst. técnicas y maq.	(5.998)	(441)	-	7	-	(6.832)
Deterioro de valor Otras inst. téc. y maq.	(187)	-	-	68	-	(119)
<b>Total Valor Neto Otras inst. téc. y maq.</b>	<b>1.350</b>	<b>(441)</b>	<b>-</b>	<b>68</b>	<b>-</b>	<b>977</b>
Elementos de transporte	254.261	-	17.099	(160)	162	271.362
Amortización acumulada Elementos de transporte	(162.249)	(16.282)	(3.422)	151	56	(181.746)
<b>Total Valor Neto elementos de transporte</b>	<b>92.012</b>	<b>(16.282)</b>	<b>13.677</b>	<b>(9)</b>	<b>218</b>	<b>89.616</b>
Otro inmovilizado material	1.261.537	77	(999.189)	(45.515)	(1.224)	215.686
Amortización acumulada Otro	(649.358)	(16.362)	452.692	45.484	1.181	(166.363)
Inmovilizado Material	612.179	(16.285)	(546.497)	(31)	(43)	49.323
<b>Total Valor Neto Inmovilizado Material</b>	<b>13.569.861</b>	<b>(209.027)</b>	<b>759.438</b>	<b>(2.025)</b>	<b>(5.132)</b>	<b>14.122.835</b>
<b>elementos de transporte y otro</b>	<b>7.194.568</b>	<b>4.029.959</b>	<b>(890.217)</b>	<b>(1.717)</b>	<b>(45.951)</b>	<b>10.346.442</b>
Obra en curso	23.145.353	4.016.772	-	(5.486)	(53.718)	27.102.921
<b>Total Inmovilizado Material Neto</b>	<b>102.203</b>	<b>6.399</b>	<b>-</b>	<b>(234)</b>	<b>(479)</b>	<b>107.829</b>
Inmovilizado Intangible Bruto	(71.575)	(4.690)	-	234	231	(75.800)
Amortización Inmovilizado Intangible	<b>30.628</b>	<b>1.649</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(248)</b>	<b>32.029</b>
<b>Total Inmovilizado Intangible Neto</b>	<b>288.675</b>	<b>30.383</b>	<b>-</b>	<b>(541)</b>	<b>(1.238)</b>	<b>317.279</b>
Inversiones Inmobiliarias	(63.751)	(5.474)	-	174	149	(68.902)
Amortización Inversiones Inmobiliarias	<b>224.924</b>	<b>24.909</b>	<b>-</b>	<b>(367)</b>	<b>(1.089)</b>	<b>248.377</b>
<b>Total Inversiones Inmobiliarias Netas</b>	<b>224.924</b>	<b>24.909</b>	<b>-</b>	<b>(367)</b>	<b>(1.089)</b>	<b>248.377</b>

(\*) Datos reexpresados para su comparación con el ejercicio 2009 (véase nota 2(b))

Este anexo forma parte integrante de la nota 4 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2009 junto con la cual debe ser leído

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

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

	Saldo 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	Saldo al 31.12.2008 (*)
Edificios y Otras Construcciones	1.717.246	(250.553)	(3.441)	1.463.252	-	223.799	-	(1.309)	-	1.685.736
Terrenos y Bienes Naturales	1.031.700	-	-	1.031.700	166.520	(273)	-	(228)	(43)	1.199.676
Amortización acumulada Edificios y otras construcciones	2.749.946	(250.555)	(3.441)	2.494.952	166.520	223.520	-	(1.537)	(43)	2.865.412
Deterioro de valor edificios y terrenos	(522.620)	58.729	518	(463.891)	(32.323)	-	-	686	-	(494.910)
<b>Total Valor Neto Edificios y construcciones</b>	<b>2.217.161</b>	<b>(191.824)</b>	<b>(2.823)</b>	<b>2.022.514</b>	<b>135.984</b>	<b>223.520</b>	<b>-</b>	<b>(851)</b>	<b>(43)</b>	<b>2.381.124</b>
Instalaciones de la vía	11.088.303	519	-	11.088.822	-	2.787.867	-	(173)	-	13.876.516
Amortización acumulada Instalaciones de la vía	(923.761)	(14)	-	(923.775)	(99.825)	26.320	-	-	-	(997.280)
Deterioro de valor instalaciones de la vía	(9.074)	-	-	(9.074)	(6.519)	-	-	677	-	(14.916)
<b>Total Valor Neto Instalaciones de la vía</b>	<b>10.155.468</b>	<b>505</b>	<b>-</b>	<b>10.155.973</b>	<b>(106.344)</b>	<b>2.814.187</b>	<b>-</b>	<b>504</b>	<b>-</b>	<b>12.864.320</b>
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	-	(5.398)
Deterioro de valor Otras inst. téc. y maq.	-	(121)	(547)	(668)	(187)	-	-	-	-	(187)
<b>Total Valor Neto Otras inst. téc. y maq.</b>	<b>2.383</b>	<b>(121)</b>	<b>(547)</b>	<b>1.957</b>	<b>(607)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.350</b>
Elementos de transporte	239.132	-	-	239.132	-	15.129	-	-	-	254.261
Amortización acumulada Elementos de transporte	(148.312)	-	-	(148.312)	(13.937)	-	-	-	-	(162.249)
<b>Total Valor Neto elementos de transporte</b>	<b>90.820</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>90.820</b>	<b>(13.937)</b>	<b>15.129</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>92.012</b>
Otro inmovilizado material	1.201.625	1.406	(1.658)	1.201.373	240	88.453	-	(32.313)	3.784	1.261.597
Amortización acumulada Otro Inmovilizado Material	(612.222)	(764)	1.740	(611.246)	(66.141)	-	-	30.911	(2.882)	(649.358)
<b>Total Valor Neto Otro Inmovilizado Material</b>	<b>589.403</b>	<b>642</b>	<b>82</b>	<b>590.127</b>	<b>(65.901)</b>	<b>88.453</b>	<b>-</b>	<b>(1.402)</b>	<b>902</b>	<b>612.179</b>
<b>Total Valor Neto Instalaciones técnicas elementos de transporte y otro inmovilizado material</b>	<b>10.896.074</b>	<b>1.268</b>	<b>(465)</b>	<b>10.896.877</b>	<b>(186.789)</b>	<b>2.917.769</b>	<b>-</b>	<b>(898)</b>	<b>902</b>	<b>13.569.861</b>
Obra en curso	6.689.211	-	(3.288)	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>3.653.377</b>	<b>-</b>	<b>(38.816)</b>	<b>(2.798)</b>	<b>(17.012)</b>	<b>23.145.353</b>
Inmovilizado Intangible Bruto	96.705	194	(88)	96.811	5.535	-	-	(133)	(10)	102.203
Amortización Inmovilizado Intangible	(64.607)	(194)	39	(64.762)	(6.946)	-	-	139	-	(71.575)
<b>Total Inmovilizado Intangible Neto</b>	<b>32.098</b>	<b>-</b>	<b>(49)</b>	<b>32.049</b>	<b>(1.411)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(10)</b>	<b>30.628</b>
Inversiones Inmobiliarias	-	250.553	-	250.553	-	-	38.816	(694)	-	288.675
Amortización Inversiones Inmobiliarias	-	(59.494)	-	(59.494)	(4.708)	-	-	451	-	(63.751)
<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>224.924</b>

(\*) Datos reexpresados para su comparación con el ejercicio 2009 (véase nota 2(b))

Este anexo forma parte integrante de la nota 4 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2009 junto con la cual debe ser leído



**ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y  
SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO  
EJERCICIO 2009**





## ÍNDICE

1. Nuevo modelo ferroviario.....	1
1.1. Adif y sociedades dependientes: naturaleza, régimen jurídico y funciones	1
1.1.1. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.....	1
1.1.2. Entidades del grupo.....	2
1.1.3. Otras participaciones significativas.....	3
1.2. Ley del Sector Ferroviario.....	4
1.3. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020 (PEIT)....	5
1.4. Plan Estratégico de Adif 2006-2010. ....	7
1.5. Contrato-Programa 2007-2010 entre la AGE y Adif.....	9
1.6. Actuaciones básicas de desarrollo del modelo ferroviario.....	12
2. Actuaciones en las diversas áreas de actividad de Adif.....	14
2.1. Red de alta velocidad.....	14
2.2. Red convencional.....	24
2.3. Circulación.....	27
2.4. Estaciones de viajeros .....	32
2.5. Servicios logísticos.....	34
2.6. Patrimonio y urbanismo.....	36
2.7. Telecomunicaciones y energía.....	39
3. Actividad económica.....	41
3.1. Ingresos y gastos consolidados.....	41
3.2. Inversiones.....	43
3.3. Ejecución del Contrato Programa.....	45
3.4. Planes de inversión especiales.....	48
3.5. Financiación de la Unión Europea.....	49
3.6. Contratación.....	51
3.7. Participaciones de Adif.....	52
4. Otras actuaciones de gestión.....	56
4.1. Actividades de I+D+i.....	56
4.2. Seguridad.....	58
4.3. Calidad y medioambiente.....	60
4.4. Recursos humanos.....	62
4.4.1. Adif.....	62
4.4.2. Resto de Sociedades.....	65
4.5. Convenios con Renfe Operadora.....	66
4.6. Otros convenios y acuerdos de colaboración.....	67
5. Consejo de Administración.....	68



## **1. NUEVO MODELO FERROVIARIO.**

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

#### **1.1.1. EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS.**

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

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

- a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deben formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General y su construcción, siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y con arreglo a lo que determine el Ministerio de Fomento.
- b) La construcción, con recursos ajenos, de infraestructuras ferroviarias conforme al correspondiente convenio.
- c) La administración de las infraestructuras de su titularidad y de las que se le encomienden mediante el oportuno convenio.
- d) El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
- e) La explotación de los bienes de su titularidad, de los que le sean adscritos y de aquellos cuya gestión se le encomiende.
- f) La elaboración y publicación de la declaración sobre la red, a la que se refiere el artículo 29.1. .
- g) La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias que lo soliciten y la celebración de acuerdos 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 esta Ley.
- i) El otorgamiento de los certificados de seguridad, cuando así se determine por el Ministerio de Fomento.



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

#### **1.1.2. ENTIDADES DEL GRUPO**

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

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

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

La participación de Adif en esta sociedad a 31 de diciembre de 2009 es del 100%.

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

Su objeto social es la explotación comercial, por sí o por terceros, de los espacios publicitarios en terrenos e instalaciones, material rodante, etc., propiedad o administración de Renfe Operadora y Adif; la gestión e inserción de la publicidad en publicaciones editadas por los socios, la distribución de la publicidad insitucional 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.

- Redalsa, S.A.

Su objeto social es la obtención de hierro, acero y demás metales; fundición, laminación y tratamientos; fabricación de artículos, piezas y productos laminados;



aprovechamiento, transformación y recuperación de chatarras y subproductos metálicos; de todas aquellas actividades que se relacionen directa o indirectamente con la función principal atribuida a Adif.

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

- 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.

- FIDALIA (antes EQUIDES)

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

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

En mayo de 2009 se acordó la modificación del nombre de la Sociedad.

### **1.1.3 OTRAS PARTICIPACIONES SIGNIFICATIVAS**

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



Nombre	Actividad	Porcentaje de Participación
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%
Vias y Desarrollos Urbanos, S.A.	Gestión Inmobiliaria	40%
Inarenas Proyectos Inmobiliarios, S.A.	Gestión Inmobiliaria	40%
León Alta Velocidad 2003, S.A.	Integración Alta Velocidad en León	37,50%
Logroño Integración 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. La consecución de estos objetivos requiere una profunda modificación de las estructuras y funciones de los agentes del sector ferroviario, así como la creación de otros nuevos que velen por la debida aplicación de la nueva normativa.



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

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

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

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

### **1.3. PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES 2005-2020.**

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



dos: impulsar la competitividad y el desarrollo económico, y fortalecer la cohesión social y territorial.

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

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

#### **Planificación estratégica**

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

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

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

Sobre estos planteamientos, el PEIT recoge un ambicioso conjunto de programas y líneas de actuación, que representan el mayor esfuerzo de dotación infraestructuras realizado en España, con unas inversiones que ascienden a casi 250.000 millones de €, lo que significa una dotación anual superior a los de 15.500 millones. En términos de esfuerzo inversor, estas inversiones representan más del 1,5% del PIB como media a lo largo del período de vigencia del Plan. Para financiar las inversiones, se plantea una estrategia de financiación diversificada que, manteniendo un fuerte soporte de financiación



presupuestaria, en torno al 60% del total, posibilita la utilización de diversas fuentes e instrumentos de financiación extrapresupuestaria. Estos recursos permiten acometer los diversos programas y líneas de actuación que se contemplan en los distintos modos de transporte.

#### **El ferrocarril en el PEIT.**

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

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

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

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

#### **1.4. PLAN ESTRATÉGICO DE ADIF 2006-2010.**

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



transporte eficiente, competitivo, moderno, que responde a las necesidades de movilidad de la sociedad, y que impulse el equilibrio territorial, la productividad y la dinamización de la economía, fomentando así un crecimiento sostenible a largo plazo en beneficio de los ciudadanos.

#### **Líneas de actuación.**

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

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

#### **Rentabilidad social.**

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

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

#### **Horizonte 2010.**

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

De cara al 2010 se plantean también otros objetivos intrínsecamente relacionados con la nueva realidad del sector: facilitar el acceso de los operadores ferroviarios a la



infraestructura en condiciones de igualdad, mediante el desarrollo de nuevos mecanismos de relación, y el incremento de la cuota del transporte ferroviario frente a otros modos, tanto en transporte de mercancías como en viajeros, a través de la mejora de la competitividad respecto de otros modos. Asimismo, el contexto europeo forma igualmente parte de esta nueva realidad y, por ello, se adoptarán sistemas de explotación que garanticen la interoperabilidad de las nuevas infraestructuras y su integración con las convencionales.

#### **Cifras económicas.**

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

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

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

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

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

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

#### **Objetivos.**

Se persigue los siguientes objetivos:



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

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

#### **Aportaciones económicas del Estado.**

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

#### **Compromisos de Adif.**

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

- Alcanzar el resultado establecido para cada una de las áreas de actividad implicadas: Mantenimiento de Infraestructura, Circulación y Seguridad en la Circulación.
- Lograr los resultados económicos que se detallan para el conjunto de Adif.



- Llevar a cabo un Plan de Recursos Humanos que adecue la plantilla a las necesidades y objetivos de gestión de Adif.
- Efectuar los gastos e inversiones encomendados a Adif por el Ministerio de Fomento en la Red de titularidad del Estado, tanto en lo que respecta a la red convencional, como a la red de altas prestaciones y alcanzar los resultados de realización de inversiones previstos.

#### **Valoración de la prestación del servicio.**

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

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

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

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

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

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



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

#### **Inversión encomendada.**

Hasta finales del ejercicio 2009 el Ministerio de Fomento ha efectuado a Adif cinco 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.
- Quinta encomienda de fecha 30 de diciembre de 2009 por importe de 319,4 millones de euros.

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

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

#### **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 2009 el Ministerio de Fomento ha otorgado para el transporte ferroviario de mercancías las siguientes licencias de empresa ferroviaria: Renfe Operadora, Comsa Rail Transport S.A., Continental Rail S.A., Acciona Rail Services S.A., Activa Rail S.A., Tracción Rail S.A., Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos S.A., English Welsh & Scottish Railway International Limited (EWSI) (homologación de licencia europea), Logitren Ferroviaria S.A., Arcelormittal Sideral S.A., Ferrocarriles del Suroeste S.A. (FESUR) y FGC



Mobilitat S.A.. Además de las anteriores se encuentra inscrita en el registro especial ferroviario English Welsh & Scottish Railway International Limited (EWSI) con licencia de empresa ferroviaria expedida en el Reino Unido. Asimismo, 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 2009 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 DE ADIF.**

### **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.
- Línea Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo, del Corredor Norte/Noroeste, por acuerdos del Consejo de Ministros de fechas 18 de septiembre de 1998 y 31 de julio de 1999.
- Línea Córdoba-Málaga por acuerdo de 31 de julio de 1999.
- Línea Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, del Nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante, por acuerdo de 17 de septiembre de 1999.
- Línea de alta velocidad León-Asturias, tramo La Robla-Pola de Lena (Variante Pajares), del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02), y tramo Venta de Baños-León-Asturias excluida la Variante de Pajares (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).



- Línea de alta velocidad del País Vasco, del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02), y tramo Valladolid-Burgos-Vitoria (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad Madrid-Extremadura/Frontera Portuguesa, tramo Naval Moral de la Mata-Cáceres (Acuerdo de 20/12/02) y tramo Cáceres-Mérida-Badajoz (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad del Corredor Mediterráneo, tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia (Acuerdo de 20/12/02) y el tramo límite de la Región de Murcia-Murcia (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad Bobadilla-Granada (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de 12 de enero de 2006).
- Línea de alta velocidad Madrid-Galicia, del Corredor Norte/Noroeste, 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. El tramo Olmedo-Medina-Zamora-Puebla de Sanabria-Lubián-Ourense se encomendó por Resolución de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, de fecha 4 de diciembre de 2009.

Las principales actuaciones del año 2009 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 88 km permitiendo completar el trayecto Madrid-Barcelona con un total de 664 km. La línea ha funcionado con normalidad y cumpliendo todas las expectativas de fiabilidad, disponibilidad y puntualidad durante 2009. Asimismo, dentro de este tramo en explotación durante 2009 se ha continuado con los trabajos y pruebas necesarias para el funcionamiento de la línea en ERTMS N2.

##### **b) Barcelona-Figueras.**

En el año 2009 han continuado los trabajos de plataforma en los 23 tramos en los que se ha dividido la construcción de los 131 km de la nueva línea, quedando finalizados 7 de dichos tramos, en concreto los comprendidos entre La Roca del Valles y Riudellots de la Selva, que suponen aproximadamente un tercio de la longitud total (49 km). En el año 2010 se finalizarán los tramos comprendidos entre Riudellots de la Selva y Figueras, quedando pendiente el resto para 2011.



En este mismo año ha quedado finalizado el montaje de vía en el tramo citado La Roca-Riudellots, que incluye el Puesto de Banalización de Llinars del Valles y los Puestos de Adelantamiento y Estacionamiento de trenes de Riells y Vilobi d'Onyar.

El tramo ya mencionado de La Roca-Riudellots tiene, también, avanzados los trabajos de electrificación habiéndose tendido el hilo de contacto entre La Roca y Massanes (29 Km) y estando concluido el izado de postes y colocación de feeders hasta Riudellots.

De los 16 tramos que quedan por finalizar, los de mayor relevancia son:

- El túnel urbano de Barcelona, cuyo inicio de excavación esta previsto para marzo de 2010. Dicho túnel discurrirá entre la estación de Sants y la futura estación de la Sagrera.
- Los dos tramos en que se divide el área ferroviaria entre Sagrera y 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 intermodal de la Sagrera, cuyo inicio de obras esta previsto para el verano de 2010.
- El tramo Nudo de la Trinidad-Montcada, que contiene el túnel de salida del área metropolitana de Barcelona, habiéndose comenzado a excavar durante el mes de abril de 2009.
- Los túneles y la estación soterrada de Girona, que a lo largo de 7km permitirán remodelar la red ferroviaria de la ciudad. El inicio de la excavación de los túneles urbanos está previsto para abril de 2010.

Se ha iniciado la construcción de las 3 nuevas subestaciones que se instalarán en el tramo: Baró de Viver, Riudarenes y Santa Llogaia, así como los 10 centros de autotransformación asociados.

En el ámbito de la señalización y telecomunicaciones ferroviarias se han finalizado 5 de los 18 edificios técnicos adscritos a los correspondientes enclavamientos, estando, además, en ejecución otros cinco. Finalmente, los edificios de Llinars del Valles y Sant Celoni tienen ya desarrollado todo el trabajo de campo para tendido de cables, tanto de energía como de señalización y telecomunicaciones.

También se ha continuado con las obras de electrificación e IISS habiéndose iniciado las obras para la instalación de telecomunicaciones móviles GSM-R, telemando y detección de caída de objetos en el tramo Barcelona-Figueres.

Entre las adjudicaciones, en el año 2009 destacan los contratos correspondientes a las obras de montaje del tercer carril y adecuación de la electrificación a ancho mixto del ramal de mercancías Castellbisbal-Can Tunis y la renovación y adecuación a ancho UIC en Girona-Vilamalla. Y está previsto adjudicar durante el año 2010 los contratos correspondientes a la estructura y accesos de la estación intermodal de la Sagrera y el montaje de vía Mollet-La Roca -Riudellots-Girona y Girona-Figueres.



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

Se han iniciado a lo largo de 2009 las siguientes obras de adecuación a tres carriles de la red convencional: Morrot/Puerto de Barcelona-Castellbisbal, Castellbisbal-Mollet y Girona Mercancías-Vilamallà-Figuères. Estas actuaciones se encuentran muy avanzadas y se completarán en 2010, permitiendo la circulación de viajeros y mercancías en ancho internacional entre Barcelona y la Frontera Francesa.

Línea de alta velocidad Madrid-Valladolid-Norte.

a) Madrid-Segovia-Valladolid.

Tras la puesta en servicio de la línea a finales del año 2007, las actuaciones en la plataforma llevadas a cabo o concluidas en 2009, han sido:

- Actuaciones complementarias de las instalaciones de seguridad y protección civil de los túneles de San Pedro y Guadarrama. Se iniciaron en marzo 2008 y se han completado a lo largo de 2009 las actuaciones de ajuste y puesta a punto de las instalaciones de protección civil de los túneles de San Pedro y Guadarrama.
- Obras de construcción de plataforma y vía del subtramo Río Duero-Pinar de Antequera. Se ha completado la ejecución del túnel Oeste entre pantallas, que ha permitido el desvío de una vía de ancho convencional (noviembre) y otra de ancho UIC (diciembre), y se han iniciado los trabajos para acometer el túnel Este.

Respecto a las instalaciones de energía se pusieron en servicio las subestaciones de Tres Cantos y Segovia. Y en seguridad en el tramo Madrid-Tres Cantos se ha pasado al ERTMS Nivel 2.

b) Valladolid-Burgos-Vitoria.

En la plataforma se ha iniciado la ejecución de las obras de 6 tramos entre Valladolid y Quintana del Puente (62,6 km); adjudicados los proyectos correspondientes a un subtramo en la RAF de Valladolid y 5 entre Valladolid y Burgos (en total 54,7 km) e iniciado la redacción de los proyectos del túnel Pinar de Antequera-túnel urbano (12,3 km) y 12 subtramos en el tramo Burgos-Vitoria (89,2 km).

En vía y suministros, adjudicada la asistencia para la redacción de proyecto de la base de montaje y acopio de balasto de Villarodrigo. En instalaciones de seguridad se ha finalizado el proyecto de señalización, telecomunicaciones y control de tráfico del tramo Valladolid-Venta de Baños-Burgos y el correspondiente al Nudo Norte de Valladolid. Y en energía se han iniciado los proyectos de línea aérea de contacto, subestaciones, centros de autotransformación y telemando de energía del tramo Valladolid-Venta de Baños-Burgos.

c) Vitoria-Bilbao-San Sebastián.

Plataforma, a lo largo de 2009 se ponen en obra 4 nuevos tramos completando los 13 que estaban contratados (54,2 km) y se encuentran en fase de redacción de proyecto 5



tramos entre el Nudo de Bergara y Elorrio (25,4 km). Entre las actuaciones más relevantes destacan: finalización del revestimiento del túnel de "Luko" en el tramo Arrazúa-Legutiano I y cale y fin de la destroza del túnel de "Mazmela" en el tramo Eskoriatza-Aramaio; el inicio de 12 túneles en los restantes tramos y la finalización de 5 viaductos, tres en el tramo Arrazúa-Legutiano I, uno en el tramo Arrazúa-Legutiano II, y uno en el tramo Legutiano-Eskoriatza I. Asimismo, se ha iniciado la construcción de otros 11 viaductos más en el resto de tramos en construcción.

En vía y suministros se ha adjudicado la asistencia para la redacción de proyecto de la base de montaje y acopio de balasto de Vitoria. Y en energía se están elaborando los proyectos de línea aérea de contacto, subestaciones, centros de autotransformación y telemando de energía.

d) Otras actuaciones.

Respecto al soterramiento del ferrocarril en Logroño, durante 2009 han finalizado las actuaciones correspondientes a la fase previa y el traslado de las instalaciones auxiliares en Arrúbal. A mitad de 2009 se han iniciado las obras del edificio de la estación provisional, y en diciembre las correspondientes a la fase I del soterramiento, que constituye la actuación más importante de las previstas en el proceso de integración del ferrocarril. Se ha finalizado el proyecto básico de la fase II del soterramiento, encontrándose en fase de redacción del proyecto la construcción de la subestación de tracción eléctrica.

En relación a la conexión ferroviaria en ancho UIC entre las estaciones de Atocha y Chamartín, proyecto de plataforma y vía con una longitud aproximada de 7,3 km, en enero de 2009 se iniciaron las obras. Se han realizado actuaciones de reposición de servicios afectados, salidas de emergencia y pozos de ventilación y bombeo, así como la preparación del pozo de ataque de la tuneladora y el parque de dovelas en la estación de Chamartín. Se encuentran adjudicadas las obras del túnel pasante provisional (0,5 km) y en proyecto el túnel pasante provisional fase I (0,4 km).

**Línea de alta velocidad Sur.**

a) Córdoba-Málaga.

El proyecto Integración del ferrocarril en Málaga (3 km.) se compone de dos fases, la primera para ancho UIC se concluyó en diciembre de 2007 con la entrada de la alta velocidad en Málaga y la segunda para el ancho ibérico ha concluido en junio de 2009, permitiendo el acceso a Málaga a través de un túnel de 1.932 m de longitud, además de construcción de la nueva estación subterránea de Victoria Kent.

Se ha puesto en servicio en diciembre de 2009 los andenes subterráneos de la estación de María Zambrano, y la duplicación de vía en el túnel de acceso, una vez finalizadas 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.



Asimismo, se encuentran en curso las obras de ejecución del proyecto de estabilización del desmonte 4, tramo 5, Puente Genil-Herrera, el proyecto de rectificación de trazado en el apeadero de Los Prados, las obras de ejecución del proyecto de abastecimiento de agua potable y riego a distintos parajes y núcleos rurales de la sierra de Abdalajís, término municipal de Álora, Antequera y Valle de Abdalajís y proyecto de obras de acondicionamiento de la urbanización y actuaciones varias en el edificio de la estación de Puente Genil.

b) Antequera-Granada.

Se encuentran iniciadas las obras en los siguientes tramos: Peña de los Enamorados-Archidona, Archidona-Arroyo de la Negra, Arroyo de la Negra-Arroyo de la Viñuela, Arroyo de la Viñuela-Quejigares, Tocón-Valderrubio y Valderrubio-Pinos Puente. El total de las obras en construcción alcanza la cifra de 41,1km.

Además, se encuentran en licitación los siguientes tramos: Pinos Puente-Granada. (prevista su adjudicación para el primer trimestre de 2010) y Nudo de Bobadilla, fase I (prevista su adjudicación para el primer semestre de 2010). El total de obras en licitación es de 23,3 km.

c) Madrid-Extremadura.

Se encuentran iniciadas las obras en el tramo Mérida-Badajoz (Montijo-Badajoz y Mérida-Montijo) y en el tramo Cáceres-Mérida (Cáceres-Aldea del Cano y Aldea del Cano-Mérida). El total de las obras en construcción alcanza la cifra de 76,7 km.

Además, se encuentran en licitación los siguientes tramos: Casar de Cáceres-Cáceres, Garrovillas-Casar de Cáceres, Grimaldo-Casas de Millán y Casas de Millán-Cañaveral. El total de obras en licitación es de 25,5 km, estando prevista su adjudicación en el primer trimestre de 2010.

d) Murcia-Almería.

Se han adjudicado las obras, en espera de las expropiaciones, en los tramos de Alhama-Totana y Totana-Lorca, estando previsto su comienzo, en ambos casos, en el primer semestre de 2010. Se encuentran iniciadas las obras en los siguientes tramos: Sorbas-Barranco de los Gafarillos, Barranco de los Gafarillos-Los Arejos, Vera-Los Gallardos y Los Gallardos-Sorbas. El total de las obras en construcción asciende a 42 km.

e) Otras actuaciones.

Se encuentran concluidas las obras de ejecución del proyecto de mejora de drenaje en el arroyo del Anís. En cuanto a señalización, para la puesta en servicio del sistema ERTMS nivel 2, se han concluido las pruebas internas de obras y elaborado los escenarios para pruebas complementarias de validación tren-vía.

Por otro lado, los proyectos de electrificación y señalización de las líneas de alta velocidad Antequera-Granada y Madrid-Extremadura, se encuentran en fase de finalización.



### Línea de alta velocidad Madrid-Levante.

#### a) Madrid-Cuenca-Valencia/Albacete.

Durante el año 2009 se han recepcionado las obras de plataforma correspondientes a los 22 tramos que se indican a continuación: Torrejón de Velasco-Seseña, Seseña-Aranjuez, Aranjuez-Ontígola, Ontígola-Ocaña, Ocaña-Villarrubia de Santiago, Tarancón-Uclés, Uclés-Campos del Paraíso, Campos del Paraíso-Horcajada, Horcajada-Naharros, Torrejoncillo-Abia de la Obispalía, Abia de la Obispalía-Cuenca, Cuenca-Olalla, Olalla-Arcas del Villar, Arcas del Villar-Fuentes, Minglanilla-Embalse de Conteras, Embalse de Conteras-Villargordo del Cabriel, Caudete-San Antonio de Requena, Siete Aguas-Buñol, Buñol-Cheste, Cheste-Aldaya, Aldaya-Picanya y Picanya-Valencia. En esta relación ferroviaria, a 31 de diciembre de 2009, únicamente estaban pendientes de concluir aproximadamente 6 km de plataforma; los accesos a Albacete (3,5 km) y el túnel de El Regajal (2,5 km).

En este año se han tendido un total de 352 km de vía de los que la mayor parte está en segunda nivelación. A 31 de diciembre de 2009, solamente quedaban pendientes 12 km para concluir los tendidos de vía en los tramos de plataforma de accesos a Valencia, accesos a Albacete y túnel de El Regajal.

En cuanto a la catenaria, en 2009 se han tendido un total de 196 km, cifra por encima de la programación establecida. La señalización y telecomunicaciones fijas avanzó de acuerdo al programa fijado habiéndose construido la totalidad de los edificios técnicos necesarios (23) y tendido un total de 318 km de cable, el equivalente al 73% de la totalidad proyectada.

La radiotelefonía GSM-R evolucionó mejorando la programación de obra habiéndose construido un total de 106 BTs (Estaciones Base), el 92% de las proyectadas para esta relación ferroviaria.

Asimismo, se inició la construcción de las estaciones de alta velocidad "Ampliación del Complejo Ferroviario de Atocha", Cuenca, Requena-Utiel y Valencia alta velocidad y continuó a buen ritmo la construcción de la estación Vialia de Albacete.

#### b) Albacete-Alicante/Murcia.

En el presente ejercicio se iniciaron las obras de plataforma del trayecto Albacete-La Encina correspondientes a los tramos Albacete-Variante de Alpera, fase II; Almansa-Nudo de la Encina, fase III y Nudo de la Encina con lo que todas las obras de plataforma de este trayecto están en ejecución. En el trayecto La Encina-Alicante, la práctica totalidad de las obras de plataforma concluyeron en 2009, salvo los accesos a Alicante fase Norte que se licitarán en el primer semestre de 2010.

También dieron comienzo los trabajos de plataforma en 6 tramos de los 9 que componen la relación ferroviaria Alicante (Monforte del Cid)-Murcia; son los siguientes: Monforte del Cid-Aspe, El Carrús-Elche, Elche-Crevillente, Crevillente-San Isidro, Orihuela-Colada de la Buena Vida y Colada de la Buena Vida-Murcia.



En cuanto al montaje de vía e instalaciones, durante 2009 se redactaron los proyectos de montaje de vía y catenaria correspondientes al trayecto La Encina (Caudete)-Alicante así como los proyectos de montaje de vía, catenaria y señalización/telecomunicaciones del nuevo trazado de línea convencional entre Albacete y Almansa.

Por otra parte, se inició la construcción de la base de montaje de Monforte del Cid desde la cual se regulará el montaje de vía desde La Encina a Alicante y Murcia.

c) Nudo de la Encina-Játiva-Valencia

En el año 2009 se iniciaron los trabajos de plataforma, vía e instalaciones del nuevo trazado de red convencional de los tramos del Nudo de la Encina-Mogente y Mogente-Alcudia de Crespins, mientras que se finalizó la construcción de la plataforma en el trayecto Játiva-Valencia con la conclusión de los tramos Picassent-Alcásser y Alcásser-Valencia. Igualmente en 2009, se iniciaron los trabajos de montaje de vía del trayecto Valencia-Játiva.

d) Valencia-Castellón

Durante 2009 se inició la redacción de los proyectos constructivos de los 10 tramos de plataforma en que se ha dividido este trayecto, habiéndose concluido, aprobado técnicamente y licitadas las obras de dos de ellos: Acceso al Puerto de Sagunto-Sagunto y Almazora-Castellón, estando previsto que los 8 proyectos restantes concluyan a lo largo del primer trimestre de 2010 para ser aprobados técnicamente y licitadas las obras inmediatamente después.

**Línea de alta velocidad Noroeste.**

La construcción del Corredor Noroeste de alta velocidad tiene encomendadas las actuaciones en 3 líneas: Ourense-Santiago, León-Asturias (Variante de Pajares) y Palencia-León.

La evolución de las líneas durante el ejercicio de 2009 ha sido la siguiente:

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. La redacción del proyecto de dicho acceso se ha licitado durante el año 2009 en previsión de que las obras de este importante enclave puedan dar comienzo en el 2010, según está planificado. Esto supone que en el ejercicio 2009 se encuentran en ejecución un total de 86 km es decir el 98,3 %. La línea se ha subdividido en 9 tramos de obra y 2 tramos de accesos a Santiago y Ourense. Todos los tramos dieron comienzo a lo largo del año 2005, salvo los tramos VII y VIII que comenzaron en el 2006. Las obras



consisten esencialmente en la ejecución de 38 viaductos, con una longitud total de 19.600 m, y de 30 túneles, con una longitud total de 28.500 m, siendo el resto del trazado de la plataforma sobre tierras, tanto en desmante como en terraplén. Durante el ejercicio de 2009 se ha alcanzado la cifra de 29 viaductos terminados, que supone un porcentaje del 76% del total. En este momento se encuentran en ejecución el resto de viaductos, con un avance del 85% de la longitud de tableros y el 95% de pilas y estribos. En cuanto a los túneles, se han alcanzado los 25.000 m de excavación, lo que supone un 88% del total de la obra en fase de avance. En el año 2009 se encuentran terminados un total de 21 túneles.

Por otro lado, respecto al resto de subsistemas, cabe destacar el comienzo de las obras de los proyectos constructivos de las subestaciones eléctricas de Amoeiro y Silleda y de los centros de autotransformación asociados, así como la base de montaje de vía en O Irixo. Del resto de contratos: proyecto de construcción de línea aérea de contacto y sistemas asociados, proyectos constructivos de las instalaciones de seguridad y comunicaciones de la línea de ancho convencional, proyecto de construcción de las instalaciones de GSM-R y operadores públicos de telefonía móvil, proyectos constructivos de montaje de vía: (Ourense-O Irixo y O Irixo-Santiago), proyecto de protección civil y seguridad en túneles, y los diferentes contratos de suministro de traviesas, balasto, carril, desvíos y vía en placa; está prevista la licitación de las obras de todos ellos en el 2010.

#### b) León-Asturias.

Dentro de la línea de alta velocidad entre León y Asturias, la Variante de Pajares, con una longitud de 49,3 km supondrá una disminución de 33 km 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 tramos que a su vez pueden dividirse en dos grupos:

- 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 que se componen de 4 tramos. En este año 2009 se ha finalizado la excavación de ambos tubos así como de las galerías transversales.
- La construcción de los tramos de la Robla-túneles de Pajares y túneles de Pajares-Pola de Lena se divide a su vez en los siguientes subtramos: La Robla-túneles de Pajares (en la vertiente leonesa) de 9,5 km, túneles de base-Sotiello, Sotiello-Campomanes y Campomanes-Pola de Lena (los tres en la vertiente asturiana) de 15,3 km que sumarían los 24,8 km restantes de la Variante de Pajares.

Las obras de estos tramos 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 1.786 m. Para el caso de los túneles, la longitud total suma 15.953 m, 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. De los cuatro tramos, el más avanzado es el que se encuentra en la vertiente leonesa, el de La Robla-túneles de Pajares. En este tramo, se han realizado 4.000 m en los túneles de los 4.024 m totales, es decir, el 99,4% de la ejecución. En relación a los viaductos, se han terminado 2 de los 3 proyectados, quedando medio vano y estribo del otro. En los 3 tramos de la vertiente asturiana se han excavado 11.905 m en túneles, lo que supone un 99,8% del total de 11.929 m. Además, se ha concluido la construcción de 4 viaductos de los 6 proyectados.

El trazado de la nueva línea cuenta actualmente con un porcentaje de ejecución en el entorno del 90%, 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 10 tramos que suman los 111,6 km de la nueva conexión. Durante el ejercicio 2009 se han adjudicado todos los tramos.

Como resumen el grado de ejecución de la red de alta velocidad al final del año 2009 se refleja en los cuadros siguientes:

EN SERVICIO	LONGITUD
	(km)
Madrid-Sevilla	471
Madrid-Barcelona Sants	664
Córdoba-Málaga	155
Zaragoza-Huesca	79
Madrid-Valladolid	184
Madrid-Toledo	21
Conexión Sur-Noroeste	5
<b>TOTALES</b>	<b>1.579</b>

ENCOMENDADAS (en proyecto/construcción)	LONGITUD
	(km)
Barcelona-Figueres	131
Madrid-Extremadura-F.Portuguesa	398
Bobadilla-Granada	125
Madrid-Levante	955
Vitoria-Bilbao-San Sebastián	176
Variante de Pajares	50
Ourense-Santiago	87
Olmedo-Lubián-Ourense	332
Valladolid-Burgos-Vitoria	234
Venta de Baños-Palencia-León-Asturias	231
Almería-Murcia	184
Otros	14
<b>TOTAL</b>	<b>2.917</b>



## **2.2. RED CONVENCIONAL.**

El cometido de la Dirección Ejecutiva de Red Convencional es el mantenimiento y construcción de la infraestructura ferroviaria de red convencional de propiedad estatal gestionada por Adif, poniendo la misma a disposición de nuestros clientes con la mayor seguridad, fiabilidad y calidad y trabajando con el objetivo de compatibilizar el desarrollo de la infraestructura con la preservación del patrimonio ambiental y cultural.

Relacionado con el ámbito tecnológico, se ha puesto en marcha el plan de renovación tecnológica de accionamientos eléctricos de agujas, el control de tráfico centralizado (CTC) de Granada, y trabajos de mejora de la fiabilidad y disponibilidad del CTC de Barcelona. Hay que incluir en este tipo de actuaciones, la renovación del sistema de semibarrera enclavada (SBE) tipo Marconi por estar fuera de normas y haber superado su vida útil en el tramo Montcada-Ripollet-Vic. Asimismo, durante el 2009 se procedió a la liquidación de la obra "Modernización de las instalaciones de señalización y vía del by-pass de Monfrague y Plasencia".

En el área de las telecomunicaciones se ha finalizado la implantación del sistema Servitel, definido para la gestión de los sistemas relacionados con las telecomunicaciones, que permite realizar y controlar todo el proceso de ejecución de una solicitud de servicio, desde la petición, su tratamiento en actividades, su distribución a los diferentes grupos operativos para la ejecución de los trabajos necesarios, su entrega y su paso a facturación. Se han mejorado las instalaciones de sistemas de transmisión troncal con los proyectos de mejora de la fiabilidad de los anillos troncales de las redes de alta capacidad STM 4/16 (red de transmisión de información de alta capacidad por fibra óptica) mediante mallados de redes, e instalación de equipos CDWDM (para la transmisión de datos y voz) en contornos de Madrid, para así mejorar la capacidad de los enlaces y hacer un uso más eficiente de los recursos necesarios de fibra óptica. Y se continúa con el despliegue de la red de datos multimedia de explotación para el aprovechamiento de los sistemas ferroviarios en los trayectos de Barcelona, Valencia, Madrid, Busdongo, León, Monforte de Lemos y en el trayecto Algeciras, Granada y Almería. Además, se ha contratado el proyecto de cercanías de Madrid (fase 1).

Para analizar el estado de la infraestructura ferroviaria, se han realizado labores de auscultación de vía en más de 39.000 km, 28 inspecciones en túneles y otras 250 en puentes, realizando sobre éstos últimos, durante el 2009, 20 pruebas de carga. Además se han efectuado 18 estudios geotécnicos ligados a las infraestructuras de puentes, túneles y explanaciones. Por último, en relación a la plataforma, se han realizado 463 ensayos para comprobar la calidad del balasto.

En el marco del contrato programa con la AGE, se ha continuado realizando distintas actuaciones, principalmente orientadas a trabajos de renovación de vía, modernización de activos y mejora de la seguridad y funcionalidad de la red ferroviaria. Así podemos destacar



actuaciones de renovación vías en distintos ejes, por valor de más de 220 millones de €, intervenciones en catenaria y subestaciones eléctricas por más de 57 millones de €, actuaciones en instalaciones de seguridad por más de 46 millones de €, y supresiones en pasos a nivel por importe de 55 millones de €. En términos físicos, estas inversiones se han traducido en la renovación de 183 km de vía, la modernización y renovación de catenaria de 210 km, y las instalaciones de control de tráfico centralizado (CTC) en 121 km. En relación a la seguridad en pasos a nivel, en el ejercicio 2009 se han suprimido 86 pasos a nivel y se ha mejorado la protección de otros 20.

Desde el punto de vista territorial, podemos destacar distintas actuaciones llevadas a cabo por sus correspondientes delegaciones:

- Perteneciente a la Delegación Centro se ha procedido a la actuación integral en Villaverde Alto (Madrid), destacando la nueva sub-estación, el nuevo enclavamiento electrónico y por otro lado, la sustitución de los desvíos tipo A por tipo C en ambas cabeceras de dicha estación. También se finalizaron las actividades de renovación de vía y catenaria, en el tramo del Escorial-Santa María de la Alameda y por otro lado se inició la renovación de vía del tramo Fregenal de la Sierra-Jabugo. Otro aspecto a destacar es la construcción de una base de mantenimiento en Villaverde Bajo en sustitución de la base de mantenimiento de Atocha que ha sido demolida por estar afectada por la obra de remodelación de la estación de Puerta de Atocha fase 1, la cual se puso en funcionamiento en diciembre 2009.
- Respecto a la Delegación Noroeste es destacable comentar la continuación de actuaciones, durante todo el 2009, en mejora de seguridad y funcionalidad de la red ferroviaria, ya iniciadas en el 2008 y que próximamente finalizarán. Hemos de recordar las obras referentes a los CTC de León-Astorga, Monforte de Lemos-Orense y Pola de Lena-Oviedo. En línea con los anteriores territorios, la Delegación Noreste, ha llevado a cabo, una serie de intervenciones con la finalidad de renovar y mejorar diferentes aspectos de la red ferroviaria. Entre ellas, podemos nombrar los nuevos enclavamientos electrónicos y circuitos de vía de audiofrecuencia en los túneles de Barcelona, renovación de la línea aérea de contacto Sant Vicenc de Calders-Prat de Llobregat y Tarrasa-Manresa y la instalación de catenaria rígida en los túneles de Barcelona. Por último, destacar las dos nuevas estaciones de Sagrera-Meridiana y Sabadell-Nord.
- Dentro del territorio perteneciente a la Delegación Sur, podemos señalar la continuación en los trabajos de renovación de vía en los trayectos Ronda-Cortes y Cortes-San Pablo de la línea Bobadilla-Algeciras (actuación que ya se reseñaba en el informe del pasado ejercicio). En el área del mantenimiento subrayar la actuación de rehabilitación de vía con parejas de segundo uso para el



establecimiento de B.L.S. entre los pp.kk. 127/070 al 129/070 y del 135/440 al 148/22 de la línea Jaén-Espeluy, actuación que vino motivada por la puesta en servicio del intercambiador de Alcolea de Córdoba y la pretensión de conectar la alta velocidad Madrid-Sevilla con la ciudad de Jaén.

- Respecto a la Delegación Norte, durante el año 2009 ha realizado una serie de actuaciones con cargo al contrato programa. Entre ellas, podemos destacar por su elevado volumen de inversión las siguientes: adecuación de las instalaciones de seguridad (BAU, Enclavamientos y CTCs), tramo Miranda-Orduña; renovación integral de vía entre Valladolid-Venta de Baños y renovación de vía entre San Sebastián-Pasajes-Irún.
- Por último, la Delegación Este ha llevado a cabo tratamientos mecanizados en la vía por valor de 4 millones de €, destacando la inversión realizada en el corredor del Mediterráneo. También se han efectuado inversiones en protección de infraestructura ferroviaria ante riesgo de inundaciones en la línea Tarragona-Valencia. Dentro de las actuaciones encomendadas mencionar la renovación de vía en el tramo Villasequilla-Villacañas y por otro lado, el centro de tratamiento técnico de Valencia.

En el año 2009, se ha realizado un esfuerzo en dar continuidad a los trabajos preventivos en la lucha contra incendios forestales, alcanzando un importe global de 24,5 millones de € en trabajos de desbroce. Respecto a la ejecución de los trabajos, en red convencional se han tratado un total de 6.920 km de vía, lo que supone 92,7 millones de m<sup>2</sup> de tratamiento en ambos márgenes del trazado ferroviario. También es destacable, los 24.468 km de desherbado químico de vía con tren herbicida, así como los 27,8 millones de m<sup>2</sup> en estaciones tratadas con el mismo procedimiento. Este esfuerzo tanto económico como de ejecución y seguimiento de los trabajos, ha tenido un resultado muy positivo en el registro de incendios, pasando en el año 2007 de 40 incendios provocados por trenes y/o trabajos, a 26 incendios en el 2008, y en 2009, a pesar de ser un año propicio climatológicamente, el número de incendios descendió a 23, no siendo ninguno de ellos forestal, lo que supone un 42% de reducción respecto al año 2007 y un 12 % respecto a 2008.

En otros tipos de actividades destacar en relación con la seguridad en la circulación la mejora respecto al objetivo, que fue del 40%, éxito al que han contribuido las numerosas acciones de formación, sensibilización y comunicación desarrolladas en 2009. El índice de accidentalidad (frecuencia de accidentes imputables a red convencional/millones de kilómetros recorridos) se ha situado en 0,09, frente al 0,11 alcanzado en 2008. Por otro lado, en el ámbito de seguridad laboral, durante 2009 la Dirección Ejecutiva, continuó reduciendo los parámetros de accidentabilidad, un descenso que se viene constatando año tras año. En prevención de riesgos laborales, el índice de gravedad se situó en 1,06



mientras que el índice de incidencia fue de 36,84, registros que suponen una mejora del 12,40% y del 1,67% respecto al ejercicio 2008. Continuando en el ámbito de la seguridad laboral, a través del Plan de Accidentalidad Cero, se impartieron 49.288 horas de formación a la organización, siendo un 21% más que el objetivo marcado para este año. La formación total impartida en 2009 fue de 305.507 horas para una plantilla media de 4.896 trabajadores. Finalmente destacar que en el año 2009, se superó con éxito la auditoría de renovación para la certificación del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, conforme a los requisitos de la norma OHSAS 18.001:2007, dejando patente la integración de la prevención a todos los niveles y en el conjunto de las actividades que desarrolla.

### **2.3. CIRCULACIÓN.**

#### **La función circulación**

La Dirección Ejecutiva de Circulación se encuadra en la Dirección General de Desarrollo de la Infraestructura de Adif y tiene por misión gestionar el tráfico ferroviario de la red administrada por Adif de forma segura y sostenible, red que a 31/12/2009 consta de 13.354 km, de los que 1.606 son de alta velocidad.

Para el desarrollo de esta misión, Circulación gestiona dos procesos operativos que constituyen el núcleo de su actividad:

- Adjudicación de la capacidad a empresas ferroviarias y candidatos. Se planifican todos los servicios ferroviarios sobre la red, con criterios de óptimo aprovechamiento, desarrollo y mantenimiento de la misma, satisfaciendo al mismo tiempo las necesidades de los operadores ferroviarios y brindándoles un trato no discriminatorio. En 2009 se ha adjudicado capacidad a 1.733.369 trenes que suponen 190.684.982 km-tren.
- Administración de la circulación de trenes. Las 24 horas de los 365 días del año se prestan los servicios ferroviarios con el objetivo de alcanzar un adecuado cumplimiento de lo planificado, garantizando al mismo tiempo la circulación segura de los trenes. Se ajusta lo planificado a las necesidades del momento, regulando la circulación de trenes y el desarrollo de obras en la infraestructura en condiciones de seguridad. Además, se gestionan las incidencias buscando su pronta resolución y la minimización de su impacto, cooperando en el flujo oportuno de la información, en la coordinación entre áreas afectadas y en la aplicación de planes alternativos de transporte y el Plan de Contingencias, entre otras acciones. En 2009 se ha administrado la circulación de 1.830.473 trenes que han realizado 188.133.579 km-tren.

#### **Gestión de estaciones.**

Adicionalmente, otro proceso operativo de Circulación lo constituye la gestión de 590 estaciones de Adif, en las que efectúan parada los trenes de viajeros, garantizando la



prestación de un catálogo de servicios y unas condiciones de accesibilidad adecuados a la actividad comercial de la estación. En 2009 han transitado por esas estaciones más de 8.700.000 viajeros. Sobre las estaciones gestionadas, se está desarrollando el Plan de Modernización que comprende actuaciones en 239 estaciones y está dotado con 42,6 millones de €, siendo el objetivo del citado Plan, la mejora de la accesibilidad y sostenibilidad de las estaciones, así como el fomento del empleo local. Se inició en junio del 2009 y a 31 de diciembre de 2009 está adjudicado el 71% de su importe total y ejecutada obra por un importe del 16%, estando prevista su finalización a mediados de 2010. Todo ello, se realiza con un uso eficiente de los recursos que gestiona bajo la pauta de la asignación presupuestaria del contrato programa, mejorando en 2009 el resultado al cierre del año las previsiones del presupuesto, habiéndose producido los principales ahorros en gastos de personal, y más concretamente en los gastos fluctuantes, y en los servicios externos.

### **Organización**

La DE. de Circulación ha consolidado la organización surgida de la remodelación que se produjo en diciembre de 2008, y que fundamentalmente supuso la incorporación y modificación de algunas competencias y su despliegue en la organización para dar un mayor peso a las áreas territoriales. Actualmente dependen del Director Ejecutivo directamente siete áreas funcionales y otras siete áreas territoriales.

Los retos más importantes a los que se ha dado respuesta con esta nueva organización son:

- Puesta en funcionamiento del centro de gestión de Red H24, que en su nueva sede de Atocha integra centros de coordinación de otras áreas de Adif. Se han desarrollado herramientas novedosas con criterio integrador que facilitan la monitorización del tráfico ferroviario y la gestión de incidencias en tiempo real (ICECOF, Activu, ...).
- Fomento del transporte de mercancías por ferrocarril. La principal acción desarrollada por Circulación, es facilitar a los operadores de mercancías la circulación de trenes de mayor longitud mediante medidas de gestión. Se ha incrementado la longitud básica y longitud especial para los trenes de mercancías en un 74% de las líneas.
- Desarrollo de nuevos criterios de control de la calidad del servicio prestado en alta velocidad con mayor visión cliente, contando en mayor medida con el operador y buscando una mayor objetividad, transparencia, utilidad y trazabilidad de sus índices de control.
- Construcción, modernización y mejora de los centros de regulación de circulación y puestos de mando: Zaragoza, Antequera, Puerta Atocha y puesto de mando de Chamartín.



- Desarrollo de un nuevo modelo de gestión que garantiza su completo alineamiento con las estrategias, directrices y expectativas de Adif. Redefinición de misión y visión del área, establecimiento de factores críticos de éxito, revisión de la gestión por procesos y de los indicadores clave.

En relación a la gestión de recursos humanos, indicar que la plantilla de la Dirección está compuesta por más de 3.600 profesionales, en 2009 se han incorporado en puestos operativos 240 personas procedentes de la oferta pública de empleo, siendo el recurso fundamental de Circulación (aproximadamente el 80% del presupuesto de gastos corresponde a gastos de personal). Más del 80% de las personas desempeñan su labor en las áreas territoriales. A la formación de este personal se han dedicado un total de 202.490 horas, superando las 121.843 del año anterior, cubriendo con este incremento, entre otras necesidades, la formación de las 240 personas procedentes de la oferta pública de empleo.

#### **Tráfico gestionado**

En el año 2009 se han gestionado 188,1 millones de km-tren, asegurando los niveles de calidad de servicio y de seguridad en la circulación comprometidos tanto en objetivos como en el contrato programa.

En cuanto a distribución por tipo de red, en la red AV se han gestionado 37,2 millones de km-tren (19,8 %), lo que supone un incremento del 16% sobre el año anterior y en la red convencional se han gestionado 150,9 millones de km-tren (80,2 %), lo que supone una disminución del 6% sobre el año anterior.

De este tráfico hay que destacar:

- Una disminución del 2,4 % sobre el global del año anterior, debido a la reducción del tráfico de mercancías de Renfe Operadora en 9,75 millones de km-tren (-29%).
- Por otro lado el conjunto del resto de las empresas ferroviarias privadas (Acciona, Continental, Comsa, Tracción Rail y EWS), ha generado un tráfico de 996.832 km-tren (0,53%), lo que ha supuesto un crecimiento del 75% sobre lo que realizaron el año anterior.

#### **Escenario de gestión**

El 88% del tráfico global en la red se ha gestionado mediante CTC (control de tráfico centralizado) usando sistemas de bloqueo automatizados (BA, BLA, BCA, BSL). Sólo el 4% del tráfico se ha realizado al amparo de bloqueos telefónicos.

La gestión del tráfico en 2009 se vio condicionada por:

- **Incidencias.** Se han gestionado una media de 90 incidencias/día con afectación al tráfico (82 en red convencional y 8 en red de alta velocidad). En relación con el año 2008 (84 incidencias/día), se ha producido un incremento global en el número de incidencias medias por día del 7%, que por redes supone un incremento del 83% (4,6 a 8,4) en alta velocidad y del 3% (79,4 a 81,8) en la convencional.

De acuerdo con el Plan de Contingencias de Adif, la D.E. de Circulación ha coordinado la aplicación de planes alternativos de transportes (P.A.T.) para aquellas incidencias



que conllevaron disminuciones significativas de la capacidad, despliegue de planes preventivos de verano-invierno, plan anual de acción de seguridad en la circulación de la Dirección Ejecutiva (formación, visitas a estaciones, gabinetes de circulación y puestos de mando, mejora de equipamientos, sondeos de seguridad proactiva...) y otras medidas de carácter preventivo y correctivo.

- Incendios. La aplicación del "Plan de Prevención de Incendios en la Vía y en sus Proximidades 2009" ha presentado buenos resultados: 23 incendios debidos a trenes o trabajos frente a los 26 producidos en 2008, es decir una reducción del 12%.
- Limitaciones de velocidad. El número medio de limitaciones de velocidad que afectaron al tráfico diariamente a lo largo de 2009, fue de 594 (similar al año anterior) con una repercusión media sobre 985 km de línea (7% respecto a 2008). El impacto sobre el tiempo de viaje de los trenes fue de 736 minutos por día (-9% sobre el ejercicio anterior).
- Desarrollo de la red. Respecto a la red de alta velocidad lo más significativo es la puesta en servicio de la variante de Los Gavilanes, que une las líneas de alta velocidad de Sevilla y Barcelona permitiendo el tráfico directo sin pasar por Madrid, así como el ramal al cambiador de Alcolea que ha permitido la creación de trenes de media distancia de Cádiz a Jaén con parte de su recorrido en alta velocidad, reduciendo sensiblemente el tiempo de viaje. Por lo que respecta a la red convencional, destacan la puesta en servicio de la variante y nueva estación de Burgos y la de la nueva estación de cercanías de Sol en el segundo túnel Atocha - Chamartín de Madrid.
- Mejora de equipamientos. Incremento del CTC en red convencional de 54 km y descenso del bloqueo telefónico en 77 km, así como un aumento del bloqueo automático en 49 km y de la banalización en 103 km.
- Nuevos servicios. Durante 2009 destacan los siguientes: en la alta velocidad desviación de los trenes Barcelona-Sevilla y Barcelona-Málaga a través de la nueva variante, sin pasar por Madrid; media distancia de alta velocidad Jaén-Córdoba-Sevilla-Cádiz con vehículos serie 121; parada en la estación de Sol de los trenes de la línea C4 Parla-Alcobendas/Colmenar de Cercanías de Madrid; y consolidación de los servicios entre Barcelona-Irún/Int. Abando Indalecio Prieto con vehículos de ancho variable (serie 120), circulando por ancho UIC entre Barcelona y Zaragoza.
- Otros. Destaca la suspensión temporal de servicios por obras, a lo largo del año, en los siguientes trayectos: Cercedilla-Los Cotos, La Molina-La Tour de Carol, Calaf-Manresa, Aeropuerto-María Zambrano, Buñol-Utiel y Antequera Sta. Ana-Algeciras. Por otro lado, se ha restablecido el tráfico entre Madrid y Burgos vía Aranda, que se



encontraba suspendido desde agosto de 2008 como consecuencia de la construcción de la nueva variante de Burgos.

### **Calidad de servicio**

En cuanto a los niveles de calidad de servicio conseguidos, se han cumplido todos los objetivos de puntualidad por operadores y productos, con la salvedad del corredor de alta velocidad Madrid-Sevilla que alcanza el 99,3% (-0,3 puntos del objetivo) y Madrid-Barcelona que queda en 98,5% (-0,3 puntos del objetivo), ambos medidos con umbrales de 3 minutos.

Se han superado todos los objetivos de velocidad comercial fijados para el 2009.

Respecto a la impuntualidad Adif, en cinco de los siete indicadores fijados en el contrato programa se ha mejorado el objetivo previsto, siendo los incumplimientos por:

- Alaris (umbral 5 min) cierra con 2,88% con una meta de 1,60%, debido a la excepcional situación de obras que han afectado al corredor por la construcción de la línea de AV Madrid-Valencia.
- Media distancia convencional (umbral 5 min) cierra con 1,67% con un valor deseado de 1,50%, a pesar de haber mejorado en 1,78% respecto al año anterior.

### **Sistema integrado de gestión y prácticas de excelencia**

En 2009 se han concentrado los esfuerzos en las siguientes líneas de desarrollo y mejora del sistema:

- Revisión de la alineación con planes y procedimientos corporativos: PECYMA (Plan Estratégico de Calidad y Medio Ambiente de Adif) y PEC10 (Plan de Empresa Ciudadana).
- Revisión/renovación de certificaciones: superadas las auditorías de 2ª revisión, tanto de las certificaciones de las normas ISO de calidad y medio ambiente, OHSAS de seguridad y salud en el trabajo, como SGE21 de gestión ética y socialmente responsable.
- Adaptación del sistema Integrado de gestión a las nuevas competencias y organización de la Dirección.
- Preparar la renovación del sello de excelencia con nivel de excelencia 500+ en 2010 (enfocado a 2012 +700 puntos), centrado fundamentalmente en agrupar las oportunidades de mejora propuestas en el documento "Feedback Report" (Informe de evaluación de la participación en el premio europeo EFQM en 2008) creando líneas de acción para el periodo 2009-2011, priorizar estas líneas de acción y abordar las correspondientes a 2009.

Asimismo, en el III concurso de participación para la innovación y la excelencia en la gestión de Adif, la Dirección presentó 15 de los 54 trabajos que se valoraron en el concurso. En la IV convención de calidad y medio ambiente de Adif, que se celebró en Sevilla en marzo de 2009, fueron reconocidos diversos trabajos de la Dirección.



### **Otros procesos**

Además, la DE. de Circulación tiene las siguientes competencias:

- Puesta en servicio de nuevas líneas, tanto la colaboración desde el punto de vista operacional como la competencia en cuanto a trámites administrativos ante el Ministerio de Fomento.
- Apoyo al plan de I+D+i de Adif, con el desarrollo de nuevas tecnologías que ayudan a la planificación y gestión del tráfico ferroviario (ICECOF, 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 Ejecutiva. El nivel de conformidad de las empresas ferroviarias con las liquidaciones emitidas sobre la base de estos cálculos ha sido del 99,97%.
- Certificación de interoperabilidad de nuevas líneas.
- Programación de las instalaciones.
- Otros procesos transversales de Adif, entre los que destaca en 2009 la coordinación del desarrollo de la tramificación común de Adif y la cooperación en la implantación de las herramientas SAP tanto en el entorno económico-financiero, como en la dirección por objetivos.

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

Durante 2009 la actividad se ha centrado en la mejora de las prestaciones que las estaciones ofrecen a los operadores ferroviarios, viajeros, comerciantes, a la ciudad y a la sociedad en su conjunto, a través del desarrollo de servicios y realización de inversiones cuyo objetivo principal tiende a la optimización de su funcionalidad e incremento de la calidad del servicio, con un aprovechamiento eficiente de los recursos.

En este sentido, con fecha 26 de marzo de 2009 se formalizó el acuerdo con Renfe Operadora para la prestación de servicios de ayuda a viajeros con discapacidad y movilidad reducida, que retrotrae sus efectos a 1 de julio de 2008 y se lleva a cabo bajo la marca "Atendo", contemplando un compendio de servicios e imagen de marca que dotarán a Adif y a Renfe Operadora de una posición de primer orden en la atención a personas con discapacidad.

Durante el mes de abril se ha puesto en explotación la nueva aplicación Encuentra en los puntos de información y venta de billetes con información de servicios en estaciones y comercialización de los productos de Renfe Operadora.

El 28 de noviembre en colaboración con Renfe Operadora se pone en marcha un nuevo número de teléfono (902.320.320) de contacto único con el cliente que paulatinamente irá sustituyendo a los actuales teléfonos de contacto, para atender todos los servicios prestados por Adif al amparo del convenio de Estaciones Multioperador y los



prestados por Renfe Operadora a través de su plataforma telefónica. La principal novedad del servicio reside en la posibilidad de efectuar cambios y anulaciones de billetes de alta velocidad/larga distancia por teléfono, así como la transferencia de los servicios, actualmente prestados por la plataforma telefónica de Renfe Operadora, a este nuevo número de teléfono.

En el capítulo de comercialización, durante el mes de mayo, Adif y Riofisa suscriben un protocolo de acuerdo entre ambas entidades sobre sus sociedades conjuntas: Nuevos Espacios Comerciales (Necsa), Nuevas Estaciones de Ferrocarril (Nefsa) y Príncipe Pío Gestión. En virtud de este acuerdo se procede a la resolución del contrato entre Adif y Nefsa (sociedad encargada del diseño, construcción, explotación y mantenimientos de centros Vialia), recuperando Adif los proyectos actualmente en curso (Albacete y Vigo), en los que Riofisa continuará prestando labores de apoyo profesional y técnico, y otros que se encuentran en fase de proyecto: A Coruña, Alicante, Valladolid, Cartagena, Zamora y Miranda de Ebro.

Por lo que respecta a los acuerdos con Necsa, sociedad encargada de la promoción y gestión de zonas comerciales en estaciones de ferrocarril, Adif se hará cargo de la explotación de los aparcamientos de Barcelona Sants (lado mar) y Sevilla Plaza de Armas. Al mismo tiempo Adif promoverá el desarrollo del proyecto Vialia estación de Barcelona Sants. Por su parte, Riofisa continuará gestionando la explotación de Vialia Estación María Zambrano, Vialia Estación de Salamanca y centro comercial de Plaza de Armas.

En línea con el reforzamiento de la implantación de la marca corporativa de Adif en la sociedad, se han rediseñado las nuevas imágenes de las marcas Vialias y Tiendas de la Estación, cuyo desarrollo e implantación tendrá lugar a lo largo del 2010.

En cuanto al capítulo de obras se refiere, se han realizado obras de remodelación en las estaciones de Irún y Medina del Campo, rehabilitación de fachadas en Zamora y reparación de marquesinas en A Coruña, tendentes a mejorar el confort y conseguir una mayor funcionalidad de las estaciones. Por otro lado, en la línea de mejorar la accesibilidad a los andenes, se han instalado ascensores en Salamanca, Alcázar de San Juan, Benicarló, Vinaroz, Lorca, Ronda, La Rinconada, Zorrotza, Portugaleta, Vilassar de Mar y San Cristóbal, a la vez que se han efectuado recercados de andenes, para facilitar el acceso anden-tren en Barcelona Paseo de Gracia, Irún, Ronda, Almería, Linares-Baeza y diversas estaciones de los núcleos de cercanías de Málaga, Sevilla, Valencia y Barcelona.

En Madrid Puerta de Atocha se ha efectuado la habilitación de la planta baja para uso mixto como espacio de llegada de viajeros y como sala de embarque.

Mediante el Plan de Modernización de Estaciones se han planificado 372 actuaciones de las que a 31 de diciembre habían finalizado un total de 281 que incluyen actuaciones de energía fotovoltaica en 29 estaciones y de ahorro energético en otras 11. Lo que supone un ahorro anual estimado de 480.000 kwh.



En lo que respecta a inversiones financiadas por el contrato programa en estaciones de Cercanías se encuentran en ejecución las obras de remodelación de La Laguna, Elche Parque, Elche Carrús, Málaga Centro Alameda y la nueva estación El Cádiz La Rinconada y se han concluido diversas obras de pasos inferiores por acuerdo ATM en las cercanías de Barcelona. En fase de redacción de proyectos está la remodelación de Alcalá Universidad y la adaptación a PMR's en Doce de Octubre, Ramón y Cajal, Santa Eugenia, Valdecilla y Zumárraga con proximidad a centros hospitalarios, habiéndose concluido los proyectos de Mirasierra, nuevo acceso a Recoletos y remodelación de Margaritas Universidad.

Dentro del Plan para la Mejora de la red de cercanías en Cataluña, en lo referente a la modernización de estaciones de cercanías y regionales, se contempla la actuación en 50 estaciones. A la finalización del ejercicio 2009 se habían adjudicado por la SEITT 4 estaciones y en fase de licitación un total de 22 estaciones, mientras que por parte de Adif se han adjudicado 6 proyectos de recrecido y prolongación de andenes y están en fase de adjudicación 16 proyectos, de forma que, de las 50 actuaciones recogidas en el convenio, se han finalizado los proyectos de 44 y los 6 restantes se concluirán a principios de 2010, habiéndose iniciado las obras en 6 estaciones.

Por otro lado, dentro de los premios Construmat 2009 a la Innovación Tecnológica, el 22 de abril se obtuvo una mención por la ejecución del proyecto de ampliación y mejora de la estación de tren de Barcelona Sants en cuyo equipo técnico han participado diversos integrantes de la Dirección.

En materia de calidad, se ha extendido a 5 estaciones más la certificación de calidad, alcanzando ya a un total de 29 estaciones y, en el caso de gestión ambiental, se han certificado 8 estaciones más, sumando 22 en su conjunto. También se ha logrado en el 2009 la certificación de la OSHA 18001:2007. Asimismo, la Dirección Ejecutiva de Estaciones de Viajeros ha recibido del club de Excelencia en la Gestión la declaración de homologación de nivel +500 referente al modelo EFQM de excelencia en la gestión.

## **2.5. SERVICIOS LOGÍSTICOS.**

Dentro del marco legal de las competencias de esta Dirección destaca en 2009 la aprobación en diciembre de las tarifas provisionales por la prestación de servicios ACA para 2010. La modificación de la estructura y aplicación supone una reducción media del 3,7%, afectando directamente a los servicios adicionales de acceso y expedición de trenes y al servicio complementario de manipulación de UTÍ's. Asimismo, durante el presente ejercicio se ha colaborado con el Ministerio de Fomento en la propuesta de modificación de la Ley del Sector Ferroviario, aprobada en diciembre 2009, que regula la prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares. Y como acuerdos para la gestión mencionar el convenio tipo con Puertos del Estado para la firma con cada Autoridad Portuaria, además de establecerse acuerdos de colaboración para la prestación de los servicios adicionales con las



Autoridades Portuarias de Bahía de Algeciras, Valencia, Barcelona y Huelva. Y en noviembre se aprobó un acuerdo de colaboración con la Agencia Navarra de Transporte y la Logística para desarrollar el proyecto de integración del nodo intermodal en el área de Pamplona. También fue presentada una propuesta para el diseño, construcción y explotación del centro logístico de Aranjuez por una sociedad con participación público-privada.

En el ámbito de gestión resalta en 2009:

- La definición del mapa de instalaciones de mercancías que Adif pone a disposición de las empresas ferroviarias en su página Web, con información de sus principales características operativas, servicios que se prestan y horarios. Las 229 instalaciones, incluidas en el mapa, se distinguen en función de su tamaño, ubicación, recursos y funcionalidad en: centros logísticos, instalaciones logísticas e instalaciones técnicas.
- La puesta a disposición de las empresas ferroviarias de la red básica de instalaciones operativas las 24 horas y 365 días al año para acceso y expedición de trenes. Inicialmente esta red estaba formada por 18 instalaciones, que se ha ampliado hasta 28 en julio y hasta un total de 38 en diciembre.
- Se ha implantado el plan de optimización de los motores de maniobra, llevándose a cabo la redistribución de estos recursos, permitiendo la retirada del parque obsoleto y optimizando el gasto por mantenimiento.
- El inicio de las pruebas de funcionamiento del sistema de información AGYL en las instalaciones de Madrid-Abroñigal y Bilbao.
- El diseño de un sistema de análisis de costes operativos por servicio que permite calcular el coste teórico de un servicio y comparar con los precios aplicados.
- En mayo de 2009 se implantó el cuadro de mando de la DE. de Servicios Logísticos, para su incorporación al cuadro de mando de Adif. Con el siguiente contenido: cuenta de resultados, indicadores económicos, indicadores productivos e indicadores de calidad de servicio.

Como nuevas infraestructuras o mejoras en las instalaciones existentes: se han acometido obras de adecuación de los centros logísticos de Sevilla La Negrilla, Madrid Abroñigal, Villafría, Jándiz, Barcelona Morrot, por un importe de 7,4 millones de €; dentro del Plan de Dinamización de la Economía se han realizado actuaciones de rehabilitación de vías en las instalaciones de Vicálvaro, Zafra, Silla, Miranda y A Coruña y actuaciones de eficiencia energética en el alumbrado exterior de 5 instalaciones. Dentro de los planes de Cataluña se han elaborado los proyectos para realizar actuaciones en Port Bou, Tarragona Mercancías y Constantí por un importe de 10,1 millones de €

En materia de calidad y gestión medioambiental, en enero de 2009 la emisión de certificación por AENOR, según las normas UNE-EN ISO 9001 y 14001, al proyecto ARCO 5: "Proceso de carga, transporte y descarga del cloruro de vinilo entre Martorell e Irún-Hernani". En dicho proyecto además de Adif participan Renfe Operadora, Vinilis S.A.,



Transportes Teifer S.L. y Arquema Química S.A. El club de excelencia de EFQM expidió homologación de superación de los 300 puntos, al conseguir la Dirección 369 puntos en la autoevaluación. En este sentido, durante el año se han puesto en marcha 22 planes de acción para abordar las áreas de mejora detectadas. Fue renovada por AENOR la certificación del sistema de gestión de calidad, según la norma UNE-EN ISO 9001, implantado en las 50 principales instalaciones de la DE. de Servicios Logísticos, actualizándose su alcance según los servicios ACA en vigor. En noviembre de 2009 fueron superadas las auditorías realizadas por AENOR del sistema de gestión medioambiental, según la norma UNE-EN ISO 14001, implantado en 21 instalaciones, actualizándose su alcance según los servicios ACA en vigor. Y en julio de 2009 AENOR certificó el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo según norma OHSAS 18001, implantado en los centros de la Dirección. Por último, durante 2009 se ha producido la integración documental de los tres sistemas de gestión de la Dirección Ejecutiva: prevención, calidad y medioambiente y en julio de 2009 finalizaron las jornadas de comunicación del nuevo modelo de negocio de la Dirección, aprobado por el Comité de Dirección de Adif el 11 de diciembre de 2008. Se han realizado 65 jornadas de comunicación interna por todo el territorio, llegando a más del 90% de los trabajadores de la Dirección, asistiendo personal de otras áreas de Adif, y diferentes jornadas de comunicación dirigidas a las empresas ferroviarias y a otros grupos de interés.

## **2.6. PATRIMONIO Y URBANISMO.**

Respecto a la participación en las sociedades creadas para el desarrollo de las redes arteriales ferroviarias de alta velocidad y su integración urbana, en este año se han iniciado o licitado obras en Alicante, Barcelona, Gijón, León, Logroño, Valencia, Valladolid y Zaragoza, en donde 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 las sociedades de Cartagena y Murcia se han suscrito sendos acuerdos marco para la realización de estudios, proyectos y obras. Asimismo, se redactó la propuesta de protocolo de colaboración en Vitoria-Gasteiz encaminada a la creación de una nueva sociedad. En la gestión de suelos destaca la transmisión de 121.224 m<sup>2</sup> de suelo y/o aprovechamientos a la sociedad Zaragoza Alta Velocidad 2002 S.A. en el ámbito de Zaragoza-Delicias.

En el capítulo de establecimiento de acuerdos con otras administraciones se han formalizado convenios urbanístico-ferroviarios en A Coruña, Almería, Barakaldo, Barcelona, Bot, Cádiz, Cornellá de Llobregat, Mieres, Pamplona, Puebla de Sancho Pérez, Santiago de Compostela y Zaragoza.

En el ámbito de la gestión urbanística, se ha participado en el seguimiento de los procesos de revisión y modificación del planeamiento general, así como en los del planeamiento de desarrollo, de aquellos municipios por los que discurren las redes



ferroviarias, formulando propuestas, sugerencias y alegaciones en los casos en los que se ha considerado procedente, con objeto de conseguir la adecuada calificación de los terrenos administrados por el Adif, tanto desde el punto de su idoneidad para el correcto funcionamiento del ferrocarril, como de su integración en el entorno urbano, todo ello de acuerdo con criterios de sostenibilidad económico-social. En este capítulo destacan las aprobaciones definitivas del planeamiento en los municipios Lleida (ámbito de la estación), El Prat de Llobregat (estación Barrio de la Seda), Mataró (Iveco-Renfe), Murcia (ámbito del P.E. Pc Mc-10 estación de El Carmen), Basauri, Cádiz (ámbito de la estación), así como la aprobación inicial en Madrid del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana". En cuanto a documentos de información pública de las revisiones del planeamiento, se han efectuado informes y sugerencias en los municipios de Alicante, Cartagena, León y San Andrés del Rabanedo.

Dentro de la actividad de gestión del inventario de bienes inmuebles de Adif, se ha continuado el proceso de elaboración del inventario de las nuevas líneas de alta velocidad de Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Madrid-Valladolid y Córdoba-Málaga. También se ha incorporado la información relativa a edificios en recintos ferroviarios de las CC.AA. de Madrid, Castilla La Mancha, Castilla y León, Aragón, Cataluña, Andalucía, Extremadura, Comunidad Valenciana y Murcia. En lo que respecta al programa anual de mantenimiento, se han actualizado un total de 417 unidades de inventario, de las cuales 254 corresponden a recintos ferroviarios situados en ciudades.

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 2009 se han celebrado cinco reuniones, habiéndose acordado la delimitación de un total de 28 recintos de taller.

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 2009 se han recibido 61 solicitudes de reducción que han dado lugar a la instrucción de otros tantos expedientes, con lo que los expedientes administrativos de solicitud de reducción de línea límite de edificación en tramitación en 2009 han ascendido a 275, de los que en dicho año se han resuelto 103: habiéndose autorizado la reducción solicitada en 63 expedientes, inadmitido a trámite en 36, y habiéndose aceptado el desistimiento de los interesados en 4 casos.

Igualmente, en relación con las solicitudes de reversión de terrenos expropiados en su día, cuya tramitación y resolución es competencia del Ministerio de Fomento, y en los que Adif debe emitir los informes preceptivos establecidos por la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en 2009 los expedientes administrativos incoados en los que se ha intervenido e informado al Ministerio, han ascendido a 251, en los que se han emitido 59 informes positivos y 23



informes negativos, habiéndose concluido con la firma las oportunas actas de entrega del bien revertido en 7 expedientes.

Asimismo, dentro del proceso de regularización registral de los terrenos incluidos en el inventario de bienes inmuebles de Adif, se han elaborado, para su presentación en los registros de la propiedad competentes, 33 certificaciones administrativas de dominio obteniendo la inmatriculación o la inscripción registral de las parcelas y fincas registrales a las que se hace mención en dichas certificaciones.

En cuanto a los desarrollos efectuados en el entorno de la aplicación Tigris son de destacar: los procesos de incorporación de los terrenos resultantes de las expropiaciones como consecuencia de la construcción de las nuevas líneas de alta velocidad; la incorporación de la información relativa al inventario de los edificios, así como sus fichas de características con la ubicación física, fotografías, etc. Destaca también el tratamiento de determinadas funcionalidades urbanísticas como la vinculación de archivos físicos, la gestión del estado de las tramitaciones y el registro de la legislación territorial archivada.

Sobre las sociedades inmobiliarias participadas mencionar que la actividad se ha ralentizado debido a las circunstancias difíciles de mercado. En el año 2009, no se han recibido dividendos por haberse destinado a reservas.

Como desarrollo del proceso de segregación de activos a Renfe Operadora, en este año se ha llegado a un acuerdo para la reposición en activos inmobiliarios en sustitución de los derechos de uso reconocidos en la O.M. FOM 2009/2006 por el que se determinaban los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a Renfe Operadora.

La oficina técnica de Patrimonio y Urbanismo ha proseguido la tarea de realojar, en edificios previamente acondicionados, a las diferentes direcciones de Adif que estaban ubicadas en edificios que han sido adjudicados a Renfe Operadora, habiendo realizado también otros trabajos en edificios de Adif (Paseo del Rey nº 30, gabinetes sanitarios, etc.), en colaboración con las direcciones interesadas.

La gestión patrimonial en 2009 ha tenido como referente, además de las actividades patrimoniales para la producción de suelos o aprovechamientos (230.076 m<sup>2</sup> residencial / industrial / terciario), la desafectación de 591.674 m<sup>2</sup>. La gestión de las casi 6.000 viviendas y la aplicación de las acciones que se formularon sobre las mismas en el Plan Estratégico 2008-2011, han culminado con la consecución de los hitos planificados: 70 rehabilitaciones, 23 demoliciones y 45 saneamientos físicos y jurídicos que han permitido su inclusión en catastro y en el registro de la propiedad. En el año 2009 se han realizado 304 nuevos arrendamientos bajo el nuevo sistema de valoración centralizada del sistema (G.P.A.) que establece la obligada valoración previa de todos los inmuebles a arrendar y bajo los principios de control y seguimiento de cada contrato por las delegaciones y por la Dirección.



Otro importante objetivo cumplido ha sido las 34 cesiones de inmuebles a administraciones públicas para usos sociales, como son el Centro de Rehabilitación de Toxicómanos de Llerena (Badajoz), Centro Sociocultural en Boboras (A Coruña) o el Centro de Asistencia Sanitaria en Pola de Lena (Asturias), entre otros. Importante aspecto también de la gestión patrimonial ha sido el proceso de valoración de las adquisiciones inmobiliarias de bienes por Adif a título de expropiación, diseñándose el borrador de procedimiento para la valoración inmobiliaria de todas ellas. El total de valoraciones realizadas de este tipo y las relacionadas con inmuebles destinados a la venta han superado la cifra de 250. Por otra parte, el plan de gestión patrimonial para el saneamiento físico-jurídico de las líneas cerradas o de construcción abandonada procedentes del Ministerio, ha dado sus frutos este año, quedando perfectamente catastrados, inventariados y registrados 105 km de líneas. En otro orden, todos los procesos de Patrimonio y Urbanismo certificados de sistemas de calidad (ISO 9001:2000) han sido renovados.

Por último, en cuanto a gestión sobre Vías Verdes, en el año se ha procedido a la firma de seis nuevos convenios: Aceite IV, Noroeste II, Segura, Aceite, Cortijo y Espeluy-Linares que suman en total 131,17 nuevos km que se unen a la red nacional de Vías Verdes.

## **2.7. TELECOMUNICACIONES Y ENERGÍA.**

La dirección ejecutiva ha pasado satisfactoriamente la primera revisión efectuada por AENOR conforme a las normas ISO 9001:2000 del sistema de gestión de la calidad y 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 contrato para la compra del consumo de energía eléctrica para 2010 y 2011 por un importe total estimado de 356,6 millones de €. La adjudicación finalmente se realizó referenciando los precios de la energía al mercado diario OMEL con la posibilidad, recogida en los pliegos, de optar a fijar precios según el mercado a futuros de OMIP.
- Se establece la gestión directa por Adif de los ATRs (derechos de acceso al sistema eléctrico) sin intervención de las compañías eléctricas comercializadoras.
- Puesta en producción del concentrador secundario SIGMA, que ha permitido registrar las curvas de carga de las subestaciones de tracción y centros de transformación teledados.



- Continuidad con la política de optimización de los costes de los ATRs, mediante el sistema GIAR, en 42 puntos de suministro.
- Instalación de 320 módems de última generación en puntos de suministro y trafos en 13 subestaciones, para mejorar la calidad de la medida del sistema de telemedida.

En el ámbito de gestión de combustible:

- Convocatoria y adjudicación del contrato para la compra del consumo para 2010-2011 de gasóleo B exento y bonificado por un importe total estimado de 160 millones de €.
- Contratación, en coordinación con la Dirección General Económico Financiera, del aseguramiento de precio del gasóleo para los consumos de 2009 de los operadores ferroviarios y de Adif.
- Contratación de la digitalización de los documentos de los depósitos fiscales de los ejercicios 2006, 2007, 2008 y 2009.
- Recepción de la instalación de combustibles de Ourense y puesta en funcionamiento de la instalación de Zaragoza Plaza.
- Abandono y desmantelamiento de las instalaciones de combustible de León, Puertollano y Barcelona Casa Antúnez.
- Desmantelamiento de la instalación de Madrid Puerta de Atocha sustituyéndolo por una unidad autónoma.

#### Telecomunicaciones

Durante el año 2009 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 la LAV Valencia-Madrid.
- Establecimiento de varios acuerdos comerciales con clientes, al amparo de la nueva política comercial de red troncal aprobada en el mes de febrero; diseñada con la finalidad de rentabilizar la red troncal de fibra óptica.
- Firma de varios acuerdos marcos con clientes para la promoción de los productos de cable dedicado y anillos metropolitanos.
- Contratación y desarrollo de un estudio del mercado de fibra óptica, incluyendo una revisión de nuestro modelo de precios, que ha servido para mejorar la posición actual de la oferta de fibra óptica de Adif en este mercado, determinando el grado de penetración y competitividad del producto ofertado.
- Realización de una nueva oleada de medición de la satisfacción de los clientes de telecomunicaciones, mostrando la mejoría en el índice de fidelización en las áreas de gestión comercial y entrega de productos.



- Red troncal, terminación de la instalación del nuevo cable troncal en el tramo de León-Palencia y traslado del parque de Logroño.
- Instalación del sistema de supervisión de alarmas en casetas de operadores en las líneas de alta velocidad.
- Coordinación de actuaciones para la implantación del servicio de telefonía móvil pública en el By-Pass de Atocha (enlace directo de LAV Madrid-Sevilla con LAV Madrid-Barcelona).

### 3. ACTIVIDAD ECONÓMICA.

#### 3.1 INGRESOS Y GASTOS CONSOLIDADOS.

En el cuadro adjunto figura la Cuenta de Pérdidas y Ganancias del ejercicio y su comparación con el ejercicio anterior:

CONCEPTO	2009 (millones €)	2008 (millones €)	Variación (millones €)	Variación (%)
Importe neto cifra de negocios	2.011,3	1.874,4	136,9	7,3
Trabajos efectuados por la empresa para su inmovilizado	98,4	42,7	55,7	130,4
Otros ingresos de explotación	649,8	705,0	-55,2	-7,8
Resultados excepcionales	69,8		69,8	
<b>INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>2.829,3</b>	<b>2.622,1</b>	<b>207,2</b>	<b>7,9</b>
Aprovisionamientos	-219,9	-204,3	-15,6	7,6
Gastos de personal	-726,5	-696,7	-29,8	4,3
Dotaciones netas para amortización de inmovilizado	-203,6	-182,0	-21,6	
Variación de la provisión de tráfico	4,9	18,8	-13,9	-73,9
Otros gastos de explotación	-1.599,5	-1.524,6	-74,9	4,9
<b>GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>-2.744,6</b>	<b>-2.588,7</b>	<b>-155,8</b>	<b>6,0</b>
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>84,7</b>	<b>33,4</b>	<b>51,3</b>	
Ingresos financieros	92,4	170,5	-78,1	
Gastos financieros	-111,3	-213,3	102,0	-47,8
<b>RESULTADOS FINANCIEROS</b>	<b>-18,9</b>	<b>-42,8</b>	<b>23,9</b>	
Participación en beneficio de sociedades puestas en equivalencia	3,5	7,5	-4,0	-53,3
<b>RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>69,3</b>	<b>-1,9</b>	<b>71,2</b>	
Impuesto sobre beneficios	-2,5	-0,9	-1,6	177,8
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>66,8</b>	<b>-2,8</b>	<b>69,6</b>	
Resultado atribuible a socios externos	-3,5	-4,1	0,6	
<b>RESULTADO ATRIBUIBLE A LA ENTIDAD DOMINANTE</b>	<b>63,3</b>	<b>-6,9</b>	<b>70,2</b>	



La aportación de cada sociedad incluida en el perímetro de consolidación a los resultados consolidados, con indicación de la parte que corresponde a los socios externos a 31 de diciembre 2009 se indican en el cuadro adjunto:

SOCIEDAD	RESULTADO ATRIBUIDO A LA ENTIDAD DOMINANTE	RESULTADOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS
	(millones de €)	(millones de €)
Entidad Dominante: ADIF	56,5	
Sociedades dependientes: EMFESA	0,8	
REDALSA, S.A.	1,0	1,0
TIFSA	1,4	2,5
FIDALIA	0,1	
Resultado aportado por sociedades puestas en equivalencia	3,5	
<b>TOTALES</b>	<b>63,3</b>	<b>3,5</b>

En relación a Adif, los conceptos y variaciones más significativas respecto del año 2008 se indican a continuación. El resto de entidades se analizan en el apartado 3.7 del presente informe.

En la rúbrica del importe neto de la cifra de negocios se incluyen, además de los cánones ferroviarios regulados por la O.M.FOM/898/2005 y de la tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros, los ingresos por la administración de la red de titularidad del Estado y por inversiones de reposición y mejora en dicha red, conceptos estos últimos que derivan de las aportaciones económicas de la AGE que figuran en el contrato programa firmado con Adif. Respecto al año 2008 resaltar los incrementos producidos en los cánones, fundamentalmente en el trayecto Madrid-Barcelona al ser el 2009 el primer año completo en explotación y en los ingresos por la administración y por actuaciones de inversión en la red ferroviaria de titularidad del Estado. Por el contrario la cifra de otros ingresos de explotación en 2009 es menor por la disminución de los ingresos de operadores ferroviarios, fundamentalmente en los ingresos por el suministro de energía a operadores si bien esta partida se compensa con una disminución equivalente en gastos.

En los gastos de explotación destaca el aumento respecto al año anterior de los gastos externos por las actividades de administración e inversiones en la red titularidad del Estado que tienen su contrapartida en los ingresos correspondientes. Y los gastos por amortización del inmovilizado se incrementan, además del incremento correspondiente a la utilización del criterio de amortización creciente en progresión geométrica del 3% anual, por el aumento de las inversiones que se han activado en 2009.



La disminución de los activos financieros, saldos en cuentas corrientes e inversiones financieras, y la bajada de los tipos de interés explican las variaciones de los ingresos y gastos financieros respecto al año anterior.

### 3.2 INVERSIONES DE ADIF.

Las cifras económicas de las inversiones realizadas por Adif durante el ejercicio 2009, cuotas del IVA soportado incluidas, figuran en los cuadros adjuntos:

LÍNEAS	IMPORTE
	(millones €)
<b>Líneas de alta velocidad</b>	<b>4.493,7</b>
Madrid-Frontera Francesa	994,3
Madrid- Valladolid-Noroeste	182,9
Córdoba-Málaga-Granada	232,0
Madrid-Levante	2.086,3
LAV a Asturias	376,3
Vitoria-Bilbao-San Sebastián	152,4
Madrid-Extremadura	107,3
Otras inversiones	362,2
<b>Obras por cuenta del Estado</b>	<b>1.044,1</b>
Ourense-Santiago	389,2
Resto	654,9
<b>Otros activos propios</b>	<b>230,1</b>
<b>TOTALES</b>	<b>5.767,9</b>

NATURALEZA	IMPORTE
	(millones €)
Plataforma	2.914,6
Vía	1.070,5
Electrificación	462,9
Instalaciones de telecomunicaciones	72,0
Instalaciones de seguridad	552,2
Estaciones	262,3
Equipamientos y resto de actuaciones	433,4
<b>TOTALES</b>	<b>5.767,9</b>

El total de las inversiones supone un incremento del 7% respecto al año anterior.

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 de €)	(millones de €)	(%)
<b>Madrid-Barcelona-Figueras</b>	<b>11.708,6</b>	<b>10.525,8</b>	<b>89,8</b>
Madrid-Lleida	4.408,5	4.402,1	99,9
Lleida-Barcelona (Sants)	4.609,9	4.457,4	96,7
Barcelona (Sants)-Figueras	2.690,2	1.666,3	61,9
<b>Madrid-Valladolid</b>	<b>4.429,4</b>	<b>4.340,1</b>	<b>97,9</b>
<b>Madrid-Levante</b>	<b>7.936,6</b>	<b>6.368,6</b>	<b>80,2</b>
Madrid-Valencia	6.629,4	5.588,2	84,3
Accesos Alicante y Murcia	1.307,2	780,4	59,7
<b>Córdoba-Málaga</b>	<b>2.672,1</b>	<b>2.618,9</b>	<b>98,0</b>
<b>Bobadilla-Granada</b>	<b>522,2</b>	<b>224,3</b>	<b>42,9</b>
<b>L.A.V. a Asturias (Variante Pajares)</b>	<b>2.606,7</b>	<b>2.294,2</b>	<b>88,0</b>
<b>Eje Ourense-Santiago</b>	<b>1.615,8</b>	<b>1.380,5</b>	<b>85,4</b>
<b>Otras inversiones</b>	<b>4.599,2</b>	<b>1.679,4</b>	<b>36,5</b>
<b>TOTALES</b>	<b>36.090,6</b>	<b>29.431,7</b>	<b>81,5</b>

Excluyendo las líneas de alta velocidad en construcción, la distribución de la inversión realizada en 2009 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.)	34,7		34,7
Eje 1. Madrid Chamartín-Irún-Hendaya	12,8	114,1	126,9
Eje 2. Madrid Chamartín-Zaragoza-Lérida-Barcelona-Cerbere	31,0	184,1	215,1
Eje 3. Madrid Chamartín-Valencia-San Vicente de Calders	17,3	106,4	123,7
Eje 4. Alcazar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	18,7	145,7	164,4
Eje 5. Madrid Atocha-Cáceres-Badajoz	0,1	16,8	16,9
Eje 6. Venta de Baños-León-Orense-Vigo	6,2	72,2	78,4
Común a varios ejes o no asignable a ejes	109,3	15,6	124,9
<b>TOTALES</b>	<b>230,1</b>	<b>654,9</b>	<b>885,0</b>

Y la distribución por tipo de red:

TIPO DE RED	ACTIVOS PROPIOS	ACTIVOS ESTADO	TOTAL
	(millones €)	(millones €)	(millones €)
<b>Cercanías</b>	<b>40,2</b>	<b>199,0</b>	<b>239,2</b>
Red A	39,5	184,4	223,9
Red B	0,6	8,7	9,3
Red C	0,1	5,9	6,0
<b>Red general</b>	<b>45,9</b>	<b>445,2</b>	<b>491,1</b>
Red A	26,2	261,5	287,7
Red B	4,9	112,1	117,0
Red C	14,8	71,6	86,4
<b>Red alta velocidad</b>	<b>34,7</b>		<b>34,7</b>
Común o no asignable	109,3	10,7	120,0
<b>TOTALES</b>	<b>230,1</b>	<b>654,9</b>	<b>885,0</b>
<b>Red A</b>	<b>65,7</b>	<b>445,9</b>	<b>511,6</b>
<b>Red B</b>	<b>5,5</b>	<b>120,8</b>	<b>126,3</b>
<b>Red C</b>	<b>14,9</b>	<b>77,5</b>	<b>92,4</b>
<b>Red alta velocidad</b>	<b>34,7</b>		<b>34,7</b>
Común a varios ejes o no asignable	109,3	10,7	120,0
<b>TOTALES</b>	<b>230,1</b>	<b>654,9</b>	<b>885,0</b>



### 3.3. EJECUCIÓN DEL CONTRATO PROGRAMA AGE-ADIF.

En el cuadro inferior se recogen los datos relevantes que enmarcan la gestión del ejercicio 2009, comparando las previsiones con los datos reales.

RESUMEN			
Datos en millones de €			
DATOS	PREVISTO CONTRATO PROGRAMA	REAL	DIFERENCIA
Resultado Adif	-99,6	-19,8	-79,8
Resultado Administración Red Convencional	30,5	30,5	0
Plantilla ADIF (al cierre del ejercicio 2009, en nº de personas)	13.811	14.020	-209
Coste del ERE (Expediente regulación de empleo)	41,9	34,7	7,2
Inversiones en la Red Convencional (incluido IVA) (1)	543,3	522,0	21,3
Inversiones en la Red Convencional, acumulado 2007-2009 (incluido IVA) (1)	1.543,7	1.538,2	5,5
Inversiones en la línea de alta velocidad MADRID – GALICIA, tramo OURENSE – SANTIAGO (incluido IVA) (1)	393,7	389,2	4,5
Inversiones en la línea de alta velocidad MADRID – GALICIA, tramo OURENSE – SANTIAGO, acumulado 2007-2009 (incluido IVA) (1)	1.162,5	1.083,7	78,8

(1) Descontado el % de gastos de la SEITSA

#### Resultado de Adif

El contrato programa prevé para el ejercicio 2009 un resultado negativo de 99,6 millones de €, siendo la pérdida real de 19,8 millones de €, que mejora sustancialmente las previsiones. Si bien hay que tener en cuenta que toda la información económica-contable con la que se elaboró el contrato programa se hizo basándose en el Plan General de Contabilidad de 1990, mientras que desde el ejercicio 2008 las cuentas anuales se elaboran conforme al Nuevo Plan Contable (Real Decreto 1514/2007 de 16 noviembre). El distinto tratamiento contable entre ambos planes para las provisiones, los gastos de ERE, los resultados extraordinarios, etc. produce diferencias significativas en el resultado del ejercicio 2009.

Además del resultado total de Adif, el contrato programa establece el resultado de la administración de la Red titularidad del Estado formada por Mantenimiento de la infraestructura, Circulación y Seguridad en la Circulación. En el cuadro adjunto se comparan las previsiones del contrato programa con los resultados:



### RESULTADO ADMINISTRACION RED CONVENCIONAL

Datos en miles de €

DATOS 2009	Previsto Contrato Programa	Resultado Real 2009
Mantenimiento infraestructura	11.214	33.880
Circulación	18.498	-3.526
Seguridad en la Circulación	827	153
Total Administración Red Convencional	30.539	30.507
Expediente de Regulación de Empleo (ERE)	-41.851	-34.695
Total Admón. Red Convencional (con ERE)	-11.312	-4.188

#### Plan de recursos humanos.

Entre los compromisos que el contrato programa establece para Adif figura la adecuación de la plantilla de personal a las necesidades y objetivos de gestión mediante un Plan de Recursos Humanos cuyo instrumento básico es el Expediente de Regulación de Empleo (ERE) 2006-2010 aprobado por la Dirección General de Trabajo. A su vez los objetivos recogidos en el Plan Estratégico 2006-2010 de Adif supone, entre otras acciones, la contención de los gastos de personal y la mejora de la productividad. La plantilla final del ejercicio 2009 ha sido 14.020 personas, 209 más que las previstas en el contrato programa, y el coste del ERE ha sido de 34.695 miles de €, inferior al previsto en 7.156 miles de €.

#### Realización de las Inversión Encomendada.

En el cuadro se resumen la programación económica de las encomiendas en los distintos ejercicios.

### INVERSIÓN ENCOMENDADA CONTRATO PROGRAMA 2007 / 2010

(Cifras en miles de euros, incluido 2% gestión y 16% IVA, a 31/12/2009)

ENCOMIENDAS	INVERSIÓN ENCOMENDADA PREVISTA					
	2007	2008	2009	2010	TOTAL	RESTO
1ª ENCOMIENDA (27/06/07)	413.208	426.609	383.521	300.207	1.523.545	
2ª ENCOMIENDA (16/10/07)	19.870	82.990	84.790	41.560	229.210	
3ª ENCOMIENDA (17/12/07)	46.819	10.980	43.850	30.770	132.419	
4ª ENCOMIENDA (02/12/08)		6	30.891	138.481	169.378	
5ª ENCOMIENDA (30/12/2009)			239	64.700	319.404	254.465
TOTAL ENCOMIENDAS	479.897	520.585	543.291	575.718	2.119.492	
0,25% GESTIÓN SEITSA	1.203	1.305	1.362	1.449	5.318	
PENDIENTE DE ENCOMENDAR					2.328	
TOTAL PREVISTO CONTRATO PROGRAMA (*)					2.127.137	

(\*) Incluye 0,25% gestión SEITSA

A 31 de diciembre de 2009 el importe acumulado de las inversiones realizadas en la Red convencional de titularidad del Estado, según las liquidaciones presentadas a la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa, asciende a 1.538,2 millones de €, inferior en 5,5 millones de € a la cifra acumulada prevista en el contrato programa (descontado el 0,25% gestión de SEITSA). A su vez en la cláusula 6.1.5 del mismo se establece que dado el



carácter plurianual de las inversiones, se autorizan compromisos de inversión para ejercicios posteriores al 2010, que en su momento se incorporarían a un futuro contrato programa, por un importe máximo de 1.000 millones de €, siempre que estén pendientes de contabilización como gasto a 31 de diciembre de 2010.

Por otra parte, para la línea de alta velocidad Madrid-Galicia, tramo Ourense - Santiago se prevé una inversión para el periodo 2007-2010 de 1.715,2 millones de €. Esta inversión no requiere encomienda específica por ser una obra individual claramente identificada en el contrato programa. El importe acumulado para el periodo 2007-2009 consignado en el contrato programa que asciende a 1.162,5 millones de € es superior al importe acumulado certificado por Adif cuantificado en 1.083,7 millones de €.

Indicadores de prestación de servicios.

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

En el cuadro adjunto figuran las previsiones y las cifras reales de estos indicadores para el ejercicio 2009.

CUADRO DE SITUACIÓN GLOBAL - INDICADORES DE PRESTACIÓN DE SERVICIO		Previsto en CP 2009	REAL 31/12/2009	
CONFORT	PORCENTAJE DE VIA CALIFICADO COMO BIEN + ACEPTABLE			
	CALIDAD DE VIA	A1	65,5	69,4
		A2	57,8	61,6
		B	53,9	63,5
FIABILIDAD (Imputable a ADIF)	REDES A1 + A2 Nº INCIDENCIAS CON AFECTACIÓN A LA CIRCULACIÓN Cercanías Madrid y Barcelona		4.203	3.972
	Nº INCIDENCIAS CON AFECTACIÓN A LA CIRCULACIÓN		876	859
DISPONIBILIDAD (Imputable a ADIF)	REDES A1 + A2 HORAS TOTALES FUERA DE SERVICIO			
	-	con afectación a la circulación	11.213	11.314
		sin afectación a la circulación	14.898	15.117
	Cercanías Madrid y Barcelona			
-	con afectación a la circulación	1.696	1.988	
	sin afectación a la circulación	1.722	1.392	
ACCIDENTALIDAD (Imputable a ADIF)	ACCIDENTES DE TRENES Nº de Accidentes		27	15
PUNTUALIDAD (Imputable a ADIF)	% TRENES IMPUNTUALES			
	LARGA DISTANCIA (Llegada > 10 min.)	Euromed (Llegada > 5 min.)	2,05	1,40
		Alaris (Llegada > 5 min.)	4,50	1,86
		Altaria (Llegada > 5 min.)	1,60	2,88
	CERCANIAS (Llegada > 3 min.)		3,00	1,44
			0,58	0,46
	MEDIA DISTANCIA (Llegada > 5 min.)		1,50	1,67
MERCANCIAS (Puntualidad Restringida) (*) Llegada > 60 min.		1,40	1,08	

(\*) 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. PLANES DE INVERSIÓN ESPECIALES.**

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

#### Plan de Dinamización de la Economía

Mediante Resolución de fecha 25 de febrero de 2009, la Secretaría de Estado de Infraestructuras ha encomendado a Adif la realización de actuaciones de conservación y mejora de seguridad y supresión y protección de pasos a nivel de la red convencional, en aplicación del Real Decreto Ley 8/2009 por el que se crea un fondo especial del Estado para la dinamización de la economía y el empleo. Al final del ejercicio se habían adjudicado contratos de las inversiones encomendadas por importe de 47.676 miles de €, habiéndose realizado más del 82%.

#### 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, SEITSA y Adif suscribieron un convenio para la realización de actuaciones para la mejora de la Red ferroviaria de cercanías en Cataluña por un importe de 110.000 miles de €. Las inversiones objeto de este convenio se financiarán con cargo a los fondos propios de SEITSA y su construcción se llevará a cabo teniendo en cuenta que Adif contratará las asistencias técnicas necesarias para la redacción de los proyectos y la dirección de obra, correspondiendo a la SEITSA la licitación de los contratos de ejecución de las obras. Recoge diversas actuaciones siendo la más destacable la nueva estación de cercanías La Sagrera/Meridiana.

Adicionalmente, con fecha 7 de octubre de 2008 el Ministerio de Fomento, SEITSA y Adif firmaron un segundo convenio para la realización de actuaciones de mejora en la Red de titularidad del estado en Cataluña, en cumplimiento de lo dispuesto en la disposición adicional tercera de la LO 6/2006 de reforma del Estatuto de Autonomía de Cataluña, por importe de 250.000 miles de €, correspondiendo a actuaciones de modernización de estaciones de cercanías y regionales y reposición y mejora de líneas. Adif licitará los contratos de ejecución de obra de importe inferior a 1,5 millones de €, así como los necesarios para la redacción de proyectos y la dirección de las obras, que será llevada a cabo por esta entidad.

Con fecha 24 de febrero de 2009, la Comisión Bilateral Generalitat-Estado acordó, por aplicación de la disposición adicional tercera de la LO 6/2006 de reforma del Estatuto de Autonomía de Cataluña, que Adif realizará inversiones por valor de 170.630 miles de €, en actuaciones para dar continuidad a la concesión Figueres-Perpignan hasta Barcelona, instalaciones logísticas, inversiones de accesibilidad y mejora de estaciones, de seguridad y mejora de infraestructura, vía e instalaciones de las Red convencional.



### Plan de Modernización de Estaciones.

El Real Decreto 8/2009 establece un crédito extraordinario para atender al mencionado Plan a ejecutar por Adif por un importe de 70.278 miles de €, incluyéndose diversas actuaciones de acondicionamiento en estaciones multioperador, cercanías y servicios logísticos, además de los accesos ferroviarios en Madrid. Al final del ejercicio 2009 se habían adjudicado contratos de las inversiones encomendadas por importe de 53.015 miles de €, de los que se habían realizado el 40%.

### **3.5 FINANCIACIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA.**

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

#### **Fondo de Cohesión.**

##### **a) Periodo de programación 2000-2006.**

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 2009 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	3.391,2	72,3	3.124,1	92,2
Madrid-Lleida	2.919,3	2.111,5	72,3	2.094,1	99,3
Lleida-Frontera Francesa	1.771,3	1.279,7	72,3	1.030,0	80,5
Madrid- Valladolid	1.851,5	1.573,8	85,0	1.277,7	81,2
Madrid-Levante	718,2	574,6	80,0	469,2	81,7
<b>TOTALES</b>	<b>7.260,3</b>	<b>5.539,6</b>	<b>76,3</b>	<b>4.871,0</b>	<b>87,9</b>

##### **b) Periodo de programación 2007-2013.**

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



La ayuda que se prevé recibir con cargo al Fondo de Cohesión para este nuevo periodo de programación asciende a 1.292,3 millones de €, habiéndose concedido hasta 31 de diciembre de 2009 ayudas por importe de 979,7 millones de €, el 80% del coste elegible, que corresponden a dos proyectos: LAV Madrid-Levante, 2ª fase y LAV Madrid-Asturias, variante de Pajares, subtramos La Robla-Túneles de Pajares y Túneles de Pajares-Sotiello-Campomanes-Pola de Lena. Hasta final del ejercicio 2009 se ha cobrado en concepto de anticipo la cantidad de 96,9 millones de €, 41,0 en 2009. En el presente ejercicio se han presentado certificados de gasto para estos dos proyectos por un importe total de 1.695,2 millones de €, a los que corresponde una ayuda de 1.356,2 millones de €.

#### 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.

##### a) Periodo de programación 2000-2006.

En el cuadro adjunto se detalla la situación a finales de 2009:

PROGRAMA OPERATIVO	COSTE	AYUDA	%		%
	ELEGIBLE	CONCEDIDA	AYUDA	COBROS	COBROS
	(millones €)	(millones €)		(millones €)	
<b>ANDALUCIA</b>	<b>1.859,3</b>	<b>1.016,3</b>	<b>54,7</b>	<b>892,1</b>	<b>87,8</b>
LAV Córdoba-Málaga	1.734,3	953,8	55,0	832,8	87,3
Red convencional	125,0	62,5	50,0	59,4	95,0
<b>ASTURIAS</b>	<b>257,5</b>	<b>128,7</b>	<b>50,0</b>	<b>62,1</b>	<b>48,2</b>
LAV León-Asturias	215,7	107,9	50,0	42,3	39,2
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>71,4</b>	<b>95,0</b>
<b>GALICIA: red convencional</b>	<b>254,1</b>	<b>127,0</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>82,6</b>	<b>91,4</b>
LAV Madrid-Levante	50,2	25,1	50,0	23,8	94,8
Red convencional	130,7	65,3	50,0	58,8	90,0
<b>VALENCIA</b>	<b>276,7</b>	<b>138,3</b>	<b>50,0</b>	<b>131,4</b>	<b>95,0</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>TOTALES</b>	<b>3.948,3</b>	<b>2.155,9</b>	<b>54,6</b>	<b>1.876,7</b>	<b>87,0</b>

##### b) Periodo de programación 2007-2013.

La ayuda que se prevé recibir con cargo al FEDER para este nuevo periodo de programación asciende a 1.962,7 millones de €, habiéndose solicitado hasta 31 de diciembre de 2009 ayudas por importe de 535,0. Hasta final del ejercicio 2009 se ha



cobrado en concepto de anticipo la cantidad de 147,2 millones de €, 55,5 en 2009. Asimismo, en el presente ejercicio se han presentado certificaciones de gasto por importe de 433,8 millones de €, a los que corresponde una ayuda de 294,9 millones de €.

#### Fondos RTE.

Las ayudas financieras comunitarias, para proyectos de interés común en el ámbito de las redes transeuropeas de infraestructuras de transporte, telecomunicaciones y energía, concedidas al Adif hasta 31 de diciembre de 2009 alcanza la cifra de 403,4 millones de € de los que se habían cobrado a dicha fecha 178,7.

### **3.6 CONTRATACIÓN DE ADIF.**

Durante el ejercicio 2009 se procedió a la modificación y adaptación de los procedimientos internos, de sus pliegos y de los sistemas informáticos, a fin de adecuarlos a las novedades y actualizaciones en materia de contratación, entre otros, a la entrada en vigor del Real Decreto 817/2009, de 8 de mayo, por el que se desarrolla parcialmente la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, así como a recoger diversas mejoras en su contenido y desarrollo. La adaptación normativa se ha realizado con la antelación suficiente para evitar que la incorporación a la normativa interna de los cambios legislativos supusiera una ralentización del ritmo de licitaciones y adjudicaciones de la Entidad.

En este sentido, también se aprobó, con fecha 23 de mayo de 2009, la Instrucción de Desarrollo de Delegación de Competencias, adaptándola a la nueva Resolución de fecha 23 de diciembre de 2008, y recogiendo la nueva estructura interna de Adif.

De otro lado, en junio de 2009, el Comité de Dirección de la Entidad, acordó proceder a la puesta en funcionamiento del nuevo Sistema de Clasificación de Proveedores de Adif, tras procederse a la evaluación de todas las empresas que habían solicitado la clasificación desde la aprobación del Sistema por el Consejo de Administración de la Entidad, habiéndose comenzado desde entonces la tramitación de expedientes de contratación en base a dicho Sistema.

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

Cuadro resumen de licitaciones 2009.

DIRECCION	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE
		millones € (sin IVA)
Red de Alta Velocidad	607	5.311
Red Convencional	2.679	471
Telecomunicaciones y Energía	191	463
Estaciones de Viajeros	1.345	106
Resto	4.020	246
<b>TOTALES</b>	<b>8.842</b>	<b>6.596</b>



Cuadro resumen de adjudicaciones 2009.

DIRECCION	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE
		millones € (sin IVA)
Red de Alta Velocidad	649	3.536
Red Convencional	2.624	314
Telecomunicaciones y Energía	196	463
Estaciones de Viajeros	1.352	109
Resto	4.017	238
<b>TOTALES</b>	<b>8.838</b>	<b>4.661</b>

Cuadro resumen de licitaciones 2009 por procedimiento.

PROCEDIMIENTO / CRITERIO	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE	% / Total
		millones € (sin IVA)	
<b>ABIERTO</b>	<b>646</b>	<b>4.833</b>	<b>73,3</b>
*Oferta más ventajosa (varios criterios)	478	4.746	72,0
*Precio (un criterio)	168	87	1,3
<b>RESTRINGIDO</b>	<b>133</b>	<b>277</b>	<b>4,2</b>
*Oferta más ventajosa (varios criterios)	32	232	3,5
*Precio (un criterio)	101	45	0,7
<b>NEGOCIADO</b>	<b>6.843</b>	<b>1.245</b>	<b>18,9</b>
*Con Publicidad	20	591	9,0
*Sin Publicidad	6.823	654	9,9
^ Complementarios	34	324	4,9
^ Vinculación Tecnológica	179	147	2,2
^ Otras Causas	961	121	1,8
^ Contratos Menores	5.649	62	0,9
<b>PEDIDOS A ACUERDO MARCO</b>	<b>1.220</b>	<b>240</b>	<b>3,6</b>
<b>TOTALES</b>	<b>8.842</b>	<b>6.595</b>	

### 3.7 PARTICIPACIONES DE ADIF.

A 31 de diciembre de 2009, Adif tenía participaciones directas en 57 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 7. Estas entidades tienen forma jurídica diversa: sociedades anónimas, fundaciones, consorcios urbanísticos, etc.; con actuaciones en diferentes sectores de actividad: consultoría, industriales de transformación, construcciones, comerciales, etc. y cuyo objeto social o finalidad son diversos.

#### Sociedades filiales.

El capital social de las sociedades con participación mayoritaria de Adif asciende a 12,7 millones de € y los fondos propios a 61,9 millones de €. En conjunto, durante el ejercicio 2009, se obtuvo un importe neto de la cifra de negocios de 187,8 millones de €, lo que supone un incremento respecto al año anterior del 13,3 %, y un beneficio global después



de impuestos de 13,1 millones de €, que supone una disminución del 16,0 % respecto al año anterior.

En los cuadros siguientes se detallan estos importes:

SOCIEDAD	PARTICIP.	CAPITAL	F. PROPIOS
	(%)	(millones €)	(millones €)
COMFERSA	51,0	5,9	9,9
FIDALIA (EQUIDESAS)	100,0	5,5	6,8
TIFSA	51,0	0,6	33,7
EMFESA	100,0	0,1	2,8
REDALSA	52,0	0,6	8,7
<b>TOTALES</b>		<b>12,7</b>	<b>61,9</b>

SOCIEDAD	IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS	%	RESULTADOS	%
	(millones €)		(millones €)	
COMFERSA	23,5	12,5	1,2	9,4
FIDALIA (EQUIDESAS)	0,9	0,5	0,1	0,9
TIFSA	147,6	78,6	8,9	68,2
EMFESA	4,9	2,6	0,8	6,1
REDALSA	11,0	5,8	2,0	15,4
<b>TOTALES</b>	<b>187,8</b>	<b>100,0</b>	<b>13,1</b>	<b>100,0</b>

Destacan las sociedades Tifsa y Comfersa con unos importes netos de la cifra de negocio que suponen el 78,6 % y el 12,5 % del total, representando sus beneficios el 68,2 % y el 9,4 % sobre el total.

#### 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 54,4 millones de € y los fondos propios a 73,3 millones de €. En conjunto, durante el ejercicio 2009, se ha obtenido un importe neto de la cifra de negocios de 37,5 millones de €, con un incremento respecto al año anterior del 57,2 %, y un beneficio global después de impuestos de 1,1 millones de €, que representan una disminución del 74,8 % respecto al año anterior.



En los cuadros siguientes se detallan estos importes:

SOCIEDAD	CAPITAL (millones €)	FONDOS PROPIOS (millones €)
AGUILAS RESIDENCIAL	1,8	5,0
BANO REAL	3,7	6,0
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
RENTAPEX 2000	1,2	2,0
RENTOSUNA	0,3	0,4
RENTURBIS	1,1	4,5
RESIDENCIAL LANGA	0,4	0,4
SOFETRAL	3,5	4,4
TERRALBINA	2,1	9,2
TRICÉFALO	9,0	8,9
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	9,5	10,5
<b>TOTALES</b>	<b>54,4</b>	<b>73,3</b>

SOCIEDAD	IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS (millones €)	%	RESULTADOS (millones €)	%
AGUILAS RESIDENCIAL	1,1	2,8	-0,4	-31,5
BANO REAL	2,8	7,5	0,5	43,0
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA	0,0	0,0	0,0	-1,1
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA	0,2	0,4	0,0	-0,3
INARENAS	0,1	0,1	0,0	-0,5
MOSAICO	0,0	0,0	0,0	-1,2
RENTAPEX 2000	0,0	0,0	0,0	-3,5
RENTOSUNA	0,2	0,4	0,0	1,7
RENTURBIS	2,1	5,6	-0,7	-66,1
RESIDENCIAL LANGA	0,1	0,3	0,0	-0,7
SOFETRAL	0,1	0,3	-0,1	-6,2
TERRALBINA	13,9	37,1	2,1	190,0
TRICÉFALO	0,0	0,0	0,2	15,9
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	17,0	45,4	-0,4	-39,5
<b>TOTALES</b>	<b>37,5</b>	<b>100,0</b>	<b>1,1</b>	<b>100,0</b>

**Sociedades y consorcios relacionadas con el desarrollo urbanístico de las ciudades con motivo de obras ferroviarias.**

El objeto de estas sociedades y consorcios es la gestión de actuaciones urbanísticas con motivo de la ordenación ferroviaria en las ciudades y otras actividades relacionadas con dicha ordenación. Además de Adif y Renfe Operadora, los accionistas de estas sociedades son entidades públicas territoriales.



En el siguiente cuadro se detalla la participación de nuestra entidad, su capital social, los fondos propios y el importe de las actuaciones al final del ejercicio 2009:

SOCIEDAD	PARTICIP.	CAPITAL	FONDOS PROPIOS	ACTUACIONES HASTA 31-12-2009
	(%)	(millones €)	(millones €)	(millones €)
A.V.ALICANTE	37,5	0,6	0,6	77,9
BARCELONA SAGRERA A.V.	37,5	0,6	0,6	74,2
CARTAGENA A.V.	50,0	0,6	0,6	0,0
GIJON A.V.	12,5	0,6	0,5	0,5
LEÓN A.V.	37,5	0,6	0,2	29,8
LOGROÑO INTEG.FERROCARRIL.	37,5	0,6	0,5	16,3
MURCIA A.V.	50,0	0,6	0,6	0,0
PALENCIA A.V.	50,0	0,6	0,6	0,0
VALENCIA A.V.	37,5	0,6	0,6	271,5
VALLADOLID A.V.	37,5	0,6	1,2	43,7
ZARAGOZA A.V.	37,5	0,6	0,6	709,9
<b>TOTALES</b>		<b>6,6</b>	<b>6,6</b>	<b>1.223,8</b>

En estas sociedades son relevantes las actuaciones de inversión que realizan, indicándose en el cuadro anterior los importes de las mismas al final del ejercicio 2009.

Además se participa en las sociedades Barcelona Regional S.A., con una participación del 5,9%, y Bilbao Ría 2000 S.A., con el 10%. El capital social y los fondos propios totales de estas dos sociedades a 31 de diciembre de 2009 son: en Barcelona Regional S.A. 1,5 y 1,8 millones de € y en Bilbao Ría 2000 S.A. 2 y 1,5 millones de €.

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	FONDOS PROPIOS
	(%)	(millones €)	(millones €)
AREAS COMERCIALES*	40,0	2,3	2,4
NECSA	40,0	34,8	39,0
NEFSA	40,0	2,0	2,0
EUSKOMODAL*	1,2	0,1	0,1
SLISA	40,3	0,9	1,9
<b>TOTALES</b>		<b>40,1</b>	<b>45,3</b>

\*datos provisionales pendientes de aprobación cuentas anuales



Durante el ejercicio 2009, el importe neto de la cifra de negocios conjunta ha ascendido a 43,7 millones de €, lo que supone un incremento del 66,4% respecto al año anterior. El cómputo total de la cuenta de resultados arroja unas pérdidas de 0,4 millones de €.

#### **Otras participaciones.**

Adif participa directamente en otras sociedades como Príncipe Pío Gestión (5%) e Ineco (22%), Tifsa participa en esta última en el 49%, en las que se han obtenido unos beneficios de 1,7 millones de € y 13,2 millones de € respectivamente, y en otras entidades como la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Asimismo, a través de Comfersa, Adif participa indirectamente en otras 7 sociedades.

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

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

Adif ha asumido el compromiso de situar al ferrocarril en la vanguardia tecnológica, liderando y dinamizando el avance tecnológico del sector. La palabra clave en este proceso es innovación, concepto fundamental sobre el que ha de descansar toda una estrategia tecnológica cuya finalidad es potenciar el transporte ferroviario y hacerlo cada vez más eficiente, seguro, sostenible y con estándares de calidad y prestaciones más altos.

En este sentido, el Comité de Innovación aprobó la reorientación de la actividad de I+D+i con un triple objetivo. Acelerar el cambio cultural hasta interiorizar la innovación como palanca de futuro del sistema ferroviario con criterios de sostenibilidad económica y mejoras funcionales; ejercer el liderazgo a nivel nacional e internacional y priorizar los esfuerzos de innovación en tres líneas estratégicas de actuación: eficiencia energética y medioambiental, mejora de las prestaciones y reducción de costes del ferrocarril en explotación (mejora indicadores RAMS y coste del ciclo de vida de los activos) e incremento de prestaciones del ferrocarril

La primera idea se está desarrollando con la potenciación del Comité Operativo de I+D+i de Adif, que ha identificado 77 propuestas de proyectos de I+D+i, habiéndose estudiado las mismas y encauzado 14 de ellas en proyectos en ejecución y 63 propuestas en nuevos proyectos en estudio, definiendo su más adecuado desarrollo y resolución, así como los socios españoles que pueden dar una solución técnica más idónea. Con ello se facilitan las oportunas sinergias entre todas las direcciones de la entidad y se asegura la participación de los mejores expertos en los proyectos aprobados.

La segunda idea se desarrolla con una intervención proactiva con el sector investigador nacional, haciéndolo participar en actividades de I+D+i en las líneas estratégicas preferentes para Adif. En este sentido se ejecutan actualmente 55 proyectos, en los que participan 125 empresas, 22 centros tecnológicos y 24 universidades, tanto a nivel nacional como internacional.



La tercera idea ha dado lugar a la reclasificación de la cartera de proyectos y a orientar especialmente los esfuerzos investigadores a estas líneas estratégicas, donde se centra el mayor interés para nuestra entidad.

Se han presentado cuatro nuevos proyectos al VII programa marco, favoreciendo la entrada de empresas y organismos de investigación españoles en proyectos europeos. Se está estudiando, entre otros, un macro-proyecto para presentar a las convocatorias CENIT, el Sostrail (Sostenibilidad de la Infraestructura Ferroviaria).

De los proyectos que actualmente se encuentran en ejecución son especialmente reseñables:

- Proyecto SABE de sistema propietario de Adif de auscultación ERTMS.
- Proyecto europeo Aerotrain de levante de balasto.
- Sistema de detección del viento lateral.
- Proyecto SA<sup>2</sup>VE de almacenamiento de energía.
- Proyecto de subestación reversible en red convencional.
- Cambiador de ancho universal.
- Utilización de fibra óptica en sistemas de auscultación de la infraestructura.
- Proyecto de catenaria polivalente 3kv dc 25 kv ac.
- Proyecto PSISE de simulación de control distribuido de subestaciones.
- Proyectos Calpe e Indica de diseño de LAC e interacción pantógrafo-LAC.
- Proyecto Armónicos de detección y modelización de interferencias electromagnéticas entre red convencional y alta velocidad.
- Proyecto de desarrollo de un Eurolazo de tecnología nacional.

Asimismo, se ha firmado una nueva encomienda Adif-Cedex (Centro de Experimentación de Obras Públicas) que permitirá durante los próximos cuatro años, la ejecución de 13 nuevos proyectos y se han suscrito sendos acuerdos con la Universidad de Sevilla y la Universidad de Málaga, creando un marco de colaboración en el que fomentar la participación y potenciar la labor investigadora.

Se ha realizado un importante esfuerzo para fomentar la cultura de protección de resultados y su conversión en activos intangibles para la entidad, activos que permiten, a través de acuerdos de transferencias de tecnología, obtener retornos de las inversiones que se efectúan en I+D+i. En este sentido se han registrado como propiedad industrial: nueve patentes (una de las cuales es un resultado de fibra óptica del proyecto MIFFO, que actualmente se encuentra en ejecución, para lo que se ha llegado a un acuerdo específico con el consorcio que lo desarrolla), un modelo de utilidad, ocho diseños industriales y tres nuevas marcas ("AGYL", nueva imagen de "Vialia" con gráfico y nueva imagen de "Tiendas de la Estación"). Como propiedad intelectual: un software y once normas técnicas. Por otra parte, el registro central de propiedad intelectual ha reconocido la titularidad de Adif de los



registros a nombre de Renfe. Actualmente se está procediendo a la publicación del catálogo de proyectos de I+D+i en los que participa Adif, así como el catálogo de activos intangibles.

En el capítulo de trasferencias de tecnología, se ha suscrito una nueva licencia de fabricación sobre las patentes de placas de soporte acodadas para sujeciones elásticas de carriles y pieza aislante perfeccionada para sujeción elástica. Y se han firmado dos acuerdos de comercialización con empresas españolas por los que Adif incrementa su cartera de activos intangibles, con dos modelos de utilidad del sistema denominado "Valla de seguridad Adif" y una patente sobre el producto denominado "Tapa de cobertura de mecanismos en traviesas cajón de aparatos de vía", se concede licencia sobre las mismas y se prevén ingresos por royalties.

Igualmente reseñable es el esfuerzo de certificación de nuestro sistema de gestión de I+D+i, proceso transversal para toda la entidad, que ha revalidado este año la certificación en la primera auditoria de seguimiento de la norma UNE-EN ISO 166002:2006 y se ha certificado en la norma ISO 9001:2008, ambas certificaciones para las actividades de investigación, desarrollo e innovación en tecnología ferroviaria.

#### **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 2009 se han producido 167 accidentes frente a 205 del año 2008, lo que supone una reducción de 18,5%. De estos 167 accidentes, 30 fueron graves, sobre 45 del año anterior. El índice de frecuencia se ha situado en el 0,89 frente al 1,06 del año 2008, lo que supone una reducción del 16%.

En el área de inversiones, y conforme a lo indicado en el Plan anual de Seguridad en la Circulación de 2009, podemos distinguir dos grandes grupos:

- a) Inversiones en activos propios: el importe adjudicado fue de un total de 4,74 millones de €, elevándose el gasto hasta los 6,48.
- b) Inversiones en activos propiedad del Estado: el importe adjudicado supuso un total de 28,73 millones de €, de los cuales se gastaron 14,28, siendo el resto para 2010.

Se emitieron 15 certificaciones de seguridad asociadas a las instalaciones de seguridad en la circulación para obtener del Ministerio de Fomento la autorización de puesta en servicio, entre las que destacamos:

- a) Nuevo acceso ferroviario al puerto de Valencia con estación de apoyo en Fuente de San Luis.



- b) Primera y segunda fase del proyecto de integración del ferrocarril en Málaga, acceso soterrado entre Los Prados y María Zambrano y apeadero de Victoria Kent.
- c) Variante y nuevo apeadero de Manuel-L'Enova.
- d) Implantación de ERTMS nivel 1 en los trayectos Tardienta-Huesca y Chamartín-Tres Cantos.
- e) Soterramiento de las vías mediante la construcción de un túnel en Pinar de Antequera de la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid.

Igualmente se han emitido 91 autorizaciones de cambio de instalaciones de seguridad certificadas.

En el apartado de material y centros de mantenimiento, se concedieron 1.353 autorizaciones de vehículos nuevos, se realizaron 11 informes para la homologación de actividades en los centros de material rodante y se obtuvieron 434 habilitaciones. En el campo de las habilitaciones de personal se otorgaron un total de 10.935 relacionadas con la seguridad en la circulación y se formalizaron 514 de conducción.

#### **Prevención de riesgos laborales.**

Durante este año 2009 se han producido 299 accidentes, 6 de ellos graves y 3 mortales, frente a los 329 del año anterior, lo que supone una reducción del 9,12%. Los tres accidentes mortales se han producido por infartos de miocardio, no produciéndose ninguno por causas traumáticas. El índice de incidencia se ha situado en el 21,34, que frente al 23,34 del año anterior supone una reducción del 8,57%. El índice de gravedad ha quedado situado en 0,66 frente al 0,76 del año anterior, lo que supone una reducción del 13,16%.

En lo referente a los servicios médicos se han realizado un 8,25% más de reconocimientos de vigilancia de la salud y se ha digitalizado el servicio de radiodiagnóstico, mejorando su funcionamiento. A lo largo de 2009 se han adscrito más de 2.900 trabajadores a las diferentes campañas de medicina preventiva.

#### **Protección civil y seguridad.**

Se han ejecutado inversiones en activos propios por importe de 6,38 millones de €, y en activos del Estado por importe de 1,24.

Entre las actuaciones más importantes llevadas a cabo en el año 2009 hay que destacar:

- a) Recepción de las siguientes instalaciones: mejoras eléctricas en el túnel de la estación de Bracelona Francia, Garraf, Les Cobes 2 de Vallcarca, Torrelodones y en el túnel peatonal de Madrid-Chamartín; instalaciones de seguridad en los edificios técnicos de las líneas Chinchilla-Cartagena, Sagunto-Teruel, Fuentes de Ebro-Mora La Nueva y en el edificio de oficinas de Méndez Álvaro (Madrid); instalaciones de CCTV en la estación de Francia (Barcelona); instalación de sistemas contra incendios en la terminal de Córdoba-El Higuero y Murcia.



- b) Se han puesto en funcionamiento dos nuevos centros de protección y seguridad (CPS's), uno en la delegación Sur ubicado en la estación de Sevilla-Santa Justa, y otro en la delegación Noreste ubicado en la estación de Barcelona-Sants. Igualmente, se han integrado los sistemas de los CPS's de León e Irún.
- c) Se ha realizado la primera auditoría de seguimiento del sistema de gestión de calidad según la norma ISO 9001:2008, certificando la correcta implantación y eficacia del sistema.
- d) Se han impartido más de 41.000 horas de formación en materia de protección civil y seguridad, tanto a personal interno como externo, destacando las acciones de implantación de los planes de autoprotección, realización de simulacros, máster de protección civil y seguridad de personas y bienes.
- e) Se han elaborado 50 planes de autoprotección de diferentes túneles, estaciones e instalaciones logísticas con mercancías peligrosas, según la normativa vigente.
- f) Se está desarrollando un sistema de geolocalización de personas basado en un entorno GIS adaptado a los servicios de vigilancia que, entre otras funcionalidades, facilita la localización para actuaciones ante incidencias.
- g) Creación de un grupo operativo con el objetivo de investigar los hechos ocurridos en el ámbito de la seguridad dentro de Adif, resultando determinante en distintos intentos de robo y sabotaje.

#### **4.3. CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE.**

##### **Calidad.**

Siguiendo con el proceso de mejora continua, durante 2009 se actualizó el Plan Estratégico de Calidad y Medio Ambiente de Adif (PECYMA) en su revisión III, actualizando los objetivos e indicadores para el seguimiento de su avance en todas las áreas de actividad de la organización.

Adif está actualmente en pleno proyecto de armonización de la normalización, tomando como referencia las normas ISO 9000 y, para ello, impulsa dos procesos simultáneos. Uno con enfoque ascendente, en el que las diferentes áreas de actividad gestionan sus procesos de forma independiente y otro con enfoque descendente en el que desde los órganos corporativos se analizan los procesos transversales y sus interacciones permitiendo una visión integral y unitaria de la organización. En relación al enfoque ascendente anteriormente citado, es de destacar la existencia de 31 certificaciones de sistemas de gestión de calidad conforme a la norma ISO 9001, y otras 31 certificaciones de sistemas de gestión medioambiental según la norma ISO 14001 obtenidas por las áreas de actividad. La Dirección de Calidad y Medio Ambiente impulsa asimismo el enfoque descendente con el objetivo, enmarcado en el proyecto Certadif, de la obtención de una certificación única para Adif del sistema de calidad, conforme



a la norma ISO 9001:2008, con el alcance de procesos clave como la construcción, mantenimiento y explotación de las infraestructuras ferroviarias.

Por otro lado, la permanente actitud de mejora y la necesidad de contar con un modelo de referencia sobre el que realizar de una forma sistemática evaluaciones de la gestión para detectar puntos fuertes, áreas de mejora y planes de acción, aconsejó la implantación de un sistema de gestión basado en los estándares del modelo EFQM.

En estos momentos 16 áreas de actividad han realizado los diagnósticos de su sistema de gestión a través de los correspondientes procesos de autoevaluación con referencia a la propia guía de autoevaluación de Adif. Procesos que han sido validados por licenciarios EFQM, estando en la actualidad implantando los planes de acción, habiéndose conseguido una media de 316 puntos. Han sido más de 150 miembros de comités de dirección de áreas de actividad los que han participado en el proceso, habiéndose detectado 818 puntos fuertes y 757 áreas de mejora. En la actualidad se han acometido 349 áreas de mejora, y se han establecido 254 planes de acción con un grado de implantación del 76 %.

En lo referente a la participación de las personas en la mejora continua, se elaboró el plan de participación de Adif "Compartimos Talento 2009" cuyas acciones han permitido alcanzar la cifra histórica de presentación de 67 trabajos al IV concurso de participación para la innovación y excelencia en la gestión, un 24% de incremento respecto al año anterior, permaneciendo activos al final del periodo 202 sistemas de participación que equivalen a un incremento del 38% respecto al año 2008.

Se celebró la III convención de calidad y medio ambiente de Adif el 11 de marzo en Sevilla con el lema "Compromiso, Eficiencia Energética y Sostenibilidad Ambiental" con la asistencia de 600 profesionales de todos los niveles de la organización.

#### **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 la entidad, ésta ostentará las facultades de supervisión y, en su caso, de certificación del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental de los mismos. El sistema de aseguramiento del cumplimiento de la DIA con el que se dota Adif, se apoya en las instrucciones y recomendaciones para la redacción de proyectos de plataforma y en el pliego de prescripciones técnicas tipo para los proyectos de plataforma.

Como aseguramiento del cumplimiento legal, se han elaborado 54 certificados de cumplimiento de la DIA de proyectos constructivos, 83 informes de adecuación a la DIA de proyectos modificados y 171 exenciones de tramitación ambiental de actuaciones. Asimismo, los directores ambientales de obra realizaron 2.098 informes sobre este aspecto.

En materia de contaminación acústica se dio respuesta a 51 quejas por ruido y vibraciones y se ha continuado trabajando, conjuntamente con la Dirección General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, en la redacción definitiva de los planes de acción en materia de ruido de los grandes ejes ferroviarios.

Por último, en materia de sostenibilidad ambiental, en marzo se aprobó el plan Adif Verde, cuyo objeto es mejorar la eficiencia ambiental de las actividades de la entidad, contribuyendo a la mejora del entorno natural y la biodiversidad y constituyendo el hilo conductor de todas las actuaciones en este campo, de forma que se aprovechen las sinergias entre ellas y se optimice su coste.

Al objeto de coordinar los programas de actuación de los seis ejes estratégicos del plan Adif Verde (progreso ambiental en construcción, mejora del ambiente acústico, reducción de residuos, uso eficiente de recursos, sensibilización interna y compromisos con la sociedad), se constituyó en abril el subcomité de sostenibilidad ambiental dependiente del Comité de Calidad y Medio Ambiente de Adif. Tras seis meses de trabajo, en los que han participado 76 personas pertenecientes a 25 áreas de actividad, en octubre se han aprobado una serie de programas cuya implantación y seguimiento de los objetivos marcados se efectuará durante 2010, al tiempo que se formularán nuevos programas.

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

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

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

Integra un conjunto de planes específicos que permiten 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. El número de adhesiones al expediente de regulación de empleo en 2009 ha sido de 340.

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 2009 las plazas de la OEP fueron de 135 personas.

#### **Desarrollo directivo.**

Durante el año 2009 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 2009 este proyecto acogió a 40 mentores y 69 mentorizados con un total de 1.176 horas de formación.

#### **Otros temas.**

**Formación.** En el desarrollo del plan anual 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 2009 ha superado las previsiones estimadas, con un total de 36.127 participaciones. Se han impartido 713.061 horas lo que supone una media de 50 horas por trabajador. Cabe destacar también el incremento en la formación a empresas externas que colaboran con Adif impartándose más de 162.000 horas 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 610 personas y se realizó con el objetivo de impulsar el cambio hacia el nuevo modelo de gestión.

**Sistema de gestión integrada de recursos humanos.** En el año 2009 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 y selección de personal.

Comunicación interna. Las actividades más importantes llevadas a cabo en este ámbito 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 fue de 2.334.513 visitas. Las acciones del plan director de comunicación interna más destacadas son: realización de la 3ª encuesta de clima laboral con una muestra de 844 personas, jornadas de comunicación interna y la III edición del concurso infantil de tarjetas de navidad.

**Cuadros de distribución de trabajadores a 31 de diciembre de 2009.**

ÁREAS DE GESTIÓN	EFFECTIVOS
Presidencia	12
D.G. de Seguridad, Organización, y RR.HH.	529
D.G. Económica Financiera y de Control	583
D.G. de Planificación Estratégica	60
D.G. de Explotación de la Infraestructura	3.554
D.G. de Desarrollo de la Infraestructura	8.777
D.G. de Grandes Proyectos de Alta Velocidad	240
Dirección de Comunicación y Relaciones Exteriores	52
Secretaría General y del Consejo	37
Otros	176
<b>TOTALES</b>	<b>14.020</b>

GRUPOS PROFESIONALES	EFFECTIVOS
Personal operativo	12.188
Estructura de apoyo	887
Estructura de dirección	945
<b>TOTALES</b>	<b>14.020</b>

La edad media de los trabajadores es de 48 años y la antigüedad media en la entidad es de 25 años.

EDAD	%
Hasta 35 años	6,91
Entre 36 y 50 años	55,30
Mas de 50 años	37,79

ANTIGÜEDAD	%
Entre 0 y 12 años	10,89
Entre 13 y 19 años	2,48
Entre 20 y 27 años	47,16
Entre 28 y 35 años	33,08
Más de 36 años	6,39



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

COMUNIDAD AUTÓNOMA	EFFECTIVOS
Andalucía	1.936
Aragón	690
Asturias	294
Cantabria	174
Castilla y León	1.747
Castilla La Mancha	752
Cataluña	1.772
Extremadura	293
Galicia	654
Madrid	3.433
Murcia	196
Navarra	201
País Vasco	647
La Rioja	72
Comunidad Valenciana	1.159
<b>TOTAL</b>	<b>14.020</b>

#### 4.4.2. RESTO DE SOCIEDADES DEL GRUPO

Las existencias de personal de las cinco sociedades del grupo a 31 de diciembre de 2009 se sitúan en 1.387 empleados, de los que el 41,2% son fijos y el 58,8% eventuales. En 2009 se ha producido un aumento en el total de empleados de 175 personas, la mayoría eventuales, básicamente en Tifsa debido al aumento de la producción.

El detalle de dichas plantillas y su evolución respecto al año 2009, se muestra en la tabla siguiente:

PLANTILLA Nº de personas	A 31-12-2009	%	A 31-12-2008	%	VARIACIONES 2009-2008
COMFERSA	154	11,1	150	12,7	4
FIDALIA	0		0		
TIFSA	1.113	80,2	945	77,1	168
EMFESA	30	2,2	25	2,4	5
REDALSA	90	6,5	92	7,6	-2
<b>TOTALES</b>	<b>1.387</b>	<b>100</b>	<b>1.212</b>	<b>100</b>	<b>175</b>
FIJOS	572	41,2	525	41,3	47
EVENTUALES	815	58,8	687	58,7	128



#### **4.5. CONVENIOS Y ACUERDOS CON RENFE OPERADORA.**

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

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

En el ámbito de las estaciones de viajeros, en el presente ejercicio destaca la formalización del acuerdo con Renfe Operadora para la prestación de servicios de ayuda a viajeros con discapacidad y movilidad reducida, que retrotrae sus efectos a 1 de julio de



2008 y se lleva a cabo bajo la marca "Atendo", contemplando un compendio de servicios e imagen de marca que dotarán a Adif y a Renfe Operadora de una posición de primer orden en la atención a personas con discapacidad.

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

La actividad de Adif esta imbricada en el desarrollo urbano y afecta a la calidad de vida de los ciudadanos. Es por ello que la integración del ferrocarril en las ciudades debe realizarse en coordinación con las distintas administraciones afectadas, de modo que desde la fase de diseño se integre la infraestructura en la ordenación urbana y se minimice el efecto barrera y las molestias que se puedan ocasionar. Con independencia de los acuerdos y convenios para la creación y posterior desarrollo de las actuaciones de las sociedades de integración del ferrocarril en las ciudades, cabe destacar que en 2009 se han formalizado convenios urbanístico-ferroviarios en A Coruña, Almería, Barakaldo, Barcelona, Bot, Cádiz, Cornellá de Llobregat, Mieres, Pamplona, Puebla de Sancho Pérez, Santiago de Compostela y Zaragoza. Con la entidad Puertos del Estado se suscribió un convenio para el impulso de la conexión de las redes ferroviarias en los puertos de interés general.

En materia de prevención de incendios se suscriben convenios con las comunidades autónomas para desarrollar actuaciones conjuntas de prevención y, en su caso, extinción de incendios en las zonas cercanas a las plataformas ferroviarias, existiendo convenios con las CC.AA de Galicia, Madrid, Extremadura, Murcia, Cantabria, Castilla La Mancha, Valencia, Cataluña y Aragón.

Para proyectos relacionados con I+D+i se ha firmado una nueva encomienda Adif-Cedex (Centro de Experimentación de Obras Públicas) que permitirá durante los próximos cuatro años, la ejecución de 13 nuevos proyectos y se han suscrito sendos acuerdos con la Universidad de Sevilla y la Universidad de Málaga, creando un marco de colaboración en el que fomentar la participación y potenciar la labor investigadora.

Asimismo, señalar las actuaciones que realiza Adif con el patrimonio que no tiene una utilidad directa como infraestructuras ferroviarias por ser activos en desuso, y que se ponen al servicio de los ciudadanos con la finalidad de que esté disponible y responda a las necesidades de la sociedad, mediante los acuerdos y convenios que se suscriben con otras administraciones públicas o entidades privadas. En este sentido han sido 34 las cesiones de inmuebles a otras administraciones públicas para usos sociales, como son, entre otras, el centro de rehabilitación de toxicómanos de Llerena (Badajoz), el centro sociocultural en Boborás (A Coruña) y el centro de asistencia sanitaria en Pola de Lena (Asturias).

Por último, en cuanto a la gestión sobre Vías Verdes, en el año se ha procedido a la firma de seis nuevos convenios: Aceite IV, Noroeste II, Segura, Aceite, Cortijo y Espeluy-Linares que suman en total 131,17 nuevos km que se unen a la red nacional de Vías Verdes.



**5. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE ADIF A 31 DE DICIEMBRE DE 2009.**

**Consejo de Administración**

**PRESIDENTE:**

D. Antonio González Marín.

**VOCALES:**

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

D<sup>a</sup>. Mercedes Caballero Fernández

D. Juan Carlos Cáceres Díez

D. Félix Díaz Martínez

D. Antonio Lanchares Asensio

D<sup>a</sup>. Mercedes López Revilla

D. Juan Ángel Mairal Lacoma

D. Miguel Miaja Fol

D. José Ignacio Pérez Lou

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

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

D. Fernando Flores Jiménez

D<sup>a</sup>. Fabiola Gallego Caballero

D. Javier Hurtado Domínguez

D. Carlos María Juárez Colera

D<sup>a</sup>. María del Carmen Picón Cabrera

D<sup>a</sup>. Carmen Román Riechmann

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

**SECRETARIA:**

D<sup>a</sup>. María Rosa Sanz Cerezo

Madrid, 19 de julio de 2010

EL PRESIDENTE

Fdo.: Antonio González Marín