



MINISTERIO
DE HACIENDA
Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

SECRETARÍA DE ESTADO DE
PRESUPUESTOS Y GASTOS

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 2011**

Intervención Delegada



ÍNDICE

Página

1. Introducción.....1

2. Objetivo y alcance del trabajo2

3. Resultados del trabajo.....3

4. Opinión5



1. Introducción

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

Las cuentas anuales consolidadas a las que se refiere el presente informe fueron formuladas por el Presidente de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante la Entidad Dominante o ADIF) el 17 de septiembre de 2012 y fueron puestas a disposición de esta Intervención Delegada el mismo día.

Las cuentas anuales consolidadas fueron inicialmente puestas a disposición de la Intervención Delegada el 14 de septiembre de 2012 aunque Adif hubo de incorporar nuevamente en la aplicación Cicep-red dichas cuentas para la corrección de un error de grabación relativo al desglose de cierta información en la memoria consolidada.

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 las cuentas anuales de los ejercicios 2009 y 2010, prorrogado el 1 de marzo de 2012 para llevar a cabo la auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 2011. Dicho trabajo ha sido objeto de una revisión selectiva por funcionarios de la Intervención Delegada en ADIF, en los términos establecidos en el pliego de prescripciones técnicas que rigen el mencionado contrato.

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



2. Objetivo y alcance del trabajo

La información relativa a las cuentas anuales consolidadas a que se refiere este informe de auditoría queda contenida en el fichero GC1461_2011_F_120917_181343_Cuentas.zip cuyo resumen electrónico es DF880ECDBDE1C573B90FCA3F055E0967 y que está depositado en la aplicación Cicep.red de la Intervención General de la Administración del Estado.

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

Nuestro examen comprende el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2011, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, el estado de flujos de efectivo consolidado y la memoria de cuentas anuales consolidada de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y Sociedades dependientes correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

De acuerdo con la legislación vigente se presentan, 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 2011, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2011. Con fecha 20 de julio de 2011 emitimos nuestro



informe de auditoría acerca de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2010 en el que expresamos una opinión favorable con salvedades.

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

3. Resultados del trabajo

Durante el desarrollo de nuestro trabajo se ha puesto de manifiesto el siguiente hecho o circunstancia significativa que ha dado lugar al párrafo de énfasis que detallamos a continuación:

Como se detalla en la nota 5.a) de la memoria consolidada, la Entidad Dominante participa en diversas sociedades mercantiles (sociedades de integración o integradoras), cuyo objeto es la integración del ferrocarril en las ciudades, las cuales fueron constituidas al amparo de los respectivos convenios suscritos por ADIF junto con las distintas administraciones publicas interesadas en cada una de las ciudades afectadas (Comunidades Autónomas, Ayuntamientos, etc.). Este modelo de desarrollo de infraestructuras ferroviarias pretende por un lado unir a todas las partes con intereses en los proyectos y, por otro, generar recursos económicos suficientes para su financiación mediante la puesta en mercado de los aprovechamientos urbanísticos derivados de suelos liberados de uso ferroviario o bien de otros usos, que resultan de las actuaciones proyectadas, al margen de las aportaciones que de acuerdo con cada convenio pudieran efectuar las distintas administraciones. En este sentido, cada proyecto ferroviario se planifica habitualmente dimensionándolo de tal forma que los aprovechamientos urbanísticos que se generen financien las infraestructuras ferroviarias a desarrollar. Teniendo en cuenta que la puesta en mercado de los suelos se efectúa, en general, con posterioridad a la ejecución de las obras, para su financiación se recurre a entidades financieras. Tal y como se detalla en la nota 25 de la memoria consolidada, las mencionadas operaciones de financiación de las obras por parte de las sociedades de integración incluyen, habitualmente, la emisión por parte de ADIF y de los restantes accionistas, de acuerdo con sus respectivas



participaciones en el capital social de cada sociedad, y frente a las entidades financieras, de cartas de apoyo financiero a las integradoras.

No obstante, como se explica también en dicha nota 25, las sociedades de integración, en función del volumen y complejidad técnica de las obras realizadas o por realizar y considerando la dificultad existente para determinar el valor futuro de los suelos a comercializar en el contexto de la actual crisis del sector inmobiliario, podrían ver condicionada, en algunos casos, su capacidad para hacer frente a la totalidad de los costes en que finalmente tendrían que incurrir o hayan incurrido, los cuales, habitualmente, son financiados por entidades financieras. En estas circunstancias, la Dirección de ADIF, conjuntamente con los diferentes accionistas en cada sociedad de integración, está trabajando, en función del avance real de las obras, en la racionalización de las actuaciones de inversión que habrán de acometerse en el futuro, si bien, en aquellos casos en los que las obras están significativamente avanzadas, esto no resulta posible. En consecuencia, en estos casos, las integradoras podrían no tener capacidad por sí mismas para atender íntegramente sus obligaciones, por lo que considerando los compromisos adquiridos por ADIF derivados de las mencionadas cartas de apoyo financiero, las cuentas anuales adjuntas incluyen ciertos pasivos y provisiones, fundamentalmente, en relación con la sociedad de integración Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.

Durante el desarrollo de nuestro trabajo se ha puesto de manifiesto la siguiente limitación al alcance que podría afectar a la imagen fiel de las cuentas anuales examinadas:

Al 31 de diciembre de 2011, según hemos sido informados, ADIF aún no tenía registrados contablemente en su inmovilizado una serie de activos, entre otros, los terrenos sobre los que se ubican recintos ferroviarios y los correspondientes a ciertas líneas férreas que tiene adscritas por la Ley del Sector Ferroviario. Debido a que no se nos han proporcionado las valoraciones de los activos no registrados contablemente, no hemos podido evaluar el efecto que este hecho pudiera tener sobre las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2011.



4. Opinión

En nuestra opinión, basada en nuestra auditoría y en los informes de otros auditores, excepto por la limitación al alcance de nuestro trabajo descrita en el apartado de Resultados del trabajo en relación con ciertos activos no registrados, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2011 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 2011 y de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de los flujos de efectivo consolidado correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con los principios y normas contables que son de aplicación que guardan uniformidad con los aplicados en la preparación de las cifras e información consolidada correspondientes al ejercicio anterior que se ha incorporado a efectos comparativos en las cuentas anuales consolidadas.

- *Concordancia del Informe de Gestión consolidado*

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

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

El presente informe de auditoría ha sido firmado electrónicamente a través de la aplicación Cicep.red de la Intervención General de la Administración del Estado por D. Álvaro Casillas Pérez, Interventor Delegado en ADIF, en Madrid a 19 de septiembre de 2012.

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

31 de diciembre de 2011

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Balance de Situación Consolidado
31 de diciembre de 2011 y 2010

(Expresado en Miles de euros)

Activo	Nota	2011	2010
Inmovilizado intangible	4	48.547	43.145
Otro inmovilizado intangible		48.547	43.145
Inmovilizado material	4	33.943.373	30.476.853
Terrenos y construcciones		3.441.211	3.090.516
Instalaciones técnicas, maquinaria, utillaje, mobiliario, y otro inmovilizado material		18.566.638	17.659.468
Inmovilizado en curso y anticipos	4.b.	11.935.524	9.726.869
Inversiones inmobiliarias	4	342.233	318.336
Inversiones en empresas multigrupo y asociadas a largo plazo	5	78.656	97.652
Participaciones puestas en equivalencia		78.656	97.652
Inversiones financieras a largo plazo	6.1	653.024	709.934
Instrumentos de patrimonio	6.1.a	1.058	787
Administraciones Públicas	6.1.b	649.305	706.770
Créditos a terceros		1.643	1.220
Otros activos financieros		1.018	1.157
Activos por impuesto diferido		12.324	13.271
Deudores comerciales no corrientes	6.2	15.640	14.226
Total activos no corrientes		35.093.797	31.673.417
Existencias	7	144.617	148.291
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	6.2	1.340.103	2.185.277
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	6.2.b	598.817	898.672
Clientes, empresas asociadas corto plazo	6.2.a	16.601	8.506
Deudores varios	6.2.c.	270.493	213.052
Personal		1.102	1.071
Activos por impuestos corriente	6.2.d	2.002	3.035
Otros créditos con las Administraciones Públicas	6.2.d.	451.088	1.060.941
Inversiones en empresas multigrupo y asociadas a corto plazo		295	-
Créditos a empresas multigrupo y asociadas		295	-
Inversiones financieras a corto plazo	6.1.c	7.173	5.190
Valores representativos de deuda		-	-
Créditos a empresas		127	94
Otros activos financieros		7.046	5.096
Periodificaciones a corto plazo		17	16
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	8	719.542	177.670
Tesorería		490.736	175.507
Otros activos líquidos equivalentes		228.806	2.163
Total activos corrientes		2.211.746	2.516.444
Total activo		37.305.543	34.189.861

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Balance de Situación Consolidado
31 de diciembre de 2011 y 2010

(Expresado en Miles de euros)

Patrimonio Neto y Pasivo	Nota	2011	2010
Fondos propios	9	15.539.812	15.268.764
Aportación Patrimonial	9.a.	15.766.899	15.192.824
Reservas y resultados de ejercicios anteriores	9.b.	52.368	(86.463)
Reservas en sociedades consolidadas	9.b.	2.324	1.907
Reservas en sociedades puestas en equivalencia	9.b.	15.537	16.005
Resultado del ejercicio atribuido a la Entidad Dominante		(297.316)	144.491
Pérdidas y ganancias consolidadas		(297.287)	145.093
Pérdidas y ganancias socios externos		(29)	(602)
Ajustes por cambios de valor	10	(13.247)	(3.722)
Otros ajustes por cambios de valor	10	(13.247)	(3.722)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	10	6.665.683	6.131.254
Socios externos	9.e.	4.823	4.794
Total patrimonio neto		22.197.071	21.401.090
Provisiones a largo plazo	11	189.262	182.879
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		95.557	148.525
Otras provisiones		93.705	34.354
Deudas a largo plazo	12	9.935.518	7.637.426
Deudas con entidades de crédito	12.1	9.101.034	6.883.778
Otros pasivos financieros	12.2	834.484	753.648
Pasivos por impuesto diferido	13	2.850.144	2.620.864
Periodificaciones a largo plazo		122.690	123.406
Total pasivos no corrientes		13.097.614	10.564.575
Provisiones a corto plazo	11	153.629	150.466
Obligaciones por prestaciones a corto plazo al personal		70.688	46.699
Otras provisiones		82.941	103.767
Deudas a corto plazo		1.126.899	1.341.492
Deudas con entidades de crédito	12.1	222.364	133.331
Otros pasivos financieros	12.2	904.535	1.208.161
Deudas con empresas multigrupo y asociadas a corto plazo	12.3	60.414	43.193
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	12.4	669.916	689.045
Proveedores y acreedores varios		602.907	618.578
Proveedores, empresas multigrupo y asociadas		22.628	11.017
Personal		15.316	27.817
Pasivos por impuesto corriente	13	-	158
Otras deudas a Administraciones Públicas	13	28.292	30.683
Anticipos de clientes		773	792
Total pasivos corrientes		2.010.858	2.224.196
Total patrimonio neto y pasivo		37.305.543	34.189.861

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 2011 y 2010

(Expresado en Miles de euros)

	Nota	2011	2010
OPERACIONES CONTINUADAS			
Importe neto de la cifra de negocios	14	1.661.159	2.026.136
Variación existencias de productos terminados y en curso de fabricación		(249)	89
Trabajos realizados por el grupo para su activo		20.559	24.213
Aprovisionamientos		(150.115)	(157.896)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(148.331)	(158.277)
Trabajos realizados por otras empresas		(353)	(391)
Deterioro de materias primas y otros aprovisionamientos		(1.431)	772
Otros ingresos de explotación	15	621.522	588.819
Gastos de personal	16	(689.028)	(715.112)
Otros gastos de explotación	17	(1.341.387)	(1.609.689)
Servicios exteriores		(1.328.413)	(1.595.054)
Tributos		(8.040)	(17.569)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(4.934)	2.934
Amortización del inmovilizado		(316.214)	(274.099)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	18	62.536	56.555
Excesos de provisiones		10.168	6.568
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		3.790	46.882
Deterioros y pérdidas		(426)	85
Resultados por enajenaciones y otras		4.216	46.797
Resultado por la pérdida de control de participaciones consolidadas		-	(401)
Resultados excepcionales	19	26.723	193.973
Resultado de explotación		(90.536)	186.038
Ingresos financieros	21	92.201	67.650
De participaciones en instrumentos de patrimonio		10	9
<i>En terceros</i>		<i>10</i>	<i>9</i>
De valores negociables y de otros instrumentos financieros		23.710	47.059
Incorporación al activo de gastos financieros		68.481	20.582
Gastos financieros	20	(228.782)	(116.878)
Por deudas con terceros		(224.287)	(97.593)
Por actualización de provisiones		(4.495)	(19.285)
Diferencias de cambio		799	(4.267)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros		(30.059)	17
Resultado financiero		(165.841)	(53.478)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	5	(40.306)	13.902
Deterioro y resultados por pérdida de influencia significativa de participaciones puestas en equivalencia	5	361	(877)
Resultado antes de impuestos		(296.322)	145.585
Impuestos sobre beneficios	13(a)	(965)	(492)
Resultado consolidado del ejercicio		(297.287)	145.093
Resultado atribuido a socios externos		(29)	(602)
Resultado atribuido a la Entidad Dominante		(297.316)	144.491

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 2011 y 2010

A) Estado Consolidado de Ingresos y Gastos Reconocidos
correspondiente al ejercicio anual terminado
en 31 de diciembre de 2011 y 2010

(Expresado en Miles de euros)

	<u>Nota</u>	<u>2011</u>	<u>2010</u>
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		<u>(297.287)</u>	<u>145.093</u>
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Por valoración de instrumentos financieros		-	-
Por coberturas de los flujos de efectivo		(9.772)	(2.559)
Subvenciones, donaciones y legados		826.830	329.637
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	9 (b)	(7.936)	760
Efecto impositivo		<u>(247.834)</u>	<u>(98.469)</u>
Total ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto		<u>561.288</u>	<u>229.369</u>
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Por valoración de instrumentos financieros		-	-
Por coberturas de los flujos de efectivo		(2)	-
Subvenciones, donaciones y legados		(63.081)	(56.609)
Efecto impositivo	13 (a)	18.763	16.978
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		<u>(44.320)</u>	<u>(39.631)</u>
Total de ingresos y gastos reconocidos		<u>219.681</u>	<u>334.831</u>

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 2011 y 2010

B) Estado Total de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado correspondiente al ejercicio anual terminado el
31 de diciembre de 2011 y 2010

(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 o recibido en adscripción (nota 9)	Total Aportaciones Patrimoniales						
Saldo al 31 de diciembre de 2009	15.093.496	99.159	15.192.655	(143.258)	63.300	(1.584)	5.940.145	13.173	21.064.431
Ajustes por adaptación a la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otras variaciones	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldos ajustados al 1 de enero de 2010	15.093.496	99.159	15.192.655	(143.258)	63.300	(1.584)	5.940.145	13.173	21.064.431
Ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	761	144.491	(2.138)	191.115	602	334.831
Operaciones con socios o propietarios									
Aumentos de aportaciones patrimoniales	169	-	169	-	-	-	-	-	169
Incremento (reducción) de Patrimonio Neto resultante de una combinación de negocios	-	-	-	11.070	-	-	(6)	(8.981)	2.083
Otras variaciones del patrimonio neto	-	-	-	62.876	(63.300)	-	-	-	(424)
Saldo al 31 de diciembre de 2010	15.093.665	99.159	15.192.824	(68.551)	144.491	(3.722)	6.131.254	4.794	21.401.090
Ajustes por errores de ejercicios anteriores	-	-	-	72	-	-	-	-	72
Saldos ajustados al 1 de enero de 2011	15.093.665	99.159	15.192.824	(68.479)	144.491	(3.722)	6.131.254	4.794	21.401.162
Ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	(7.936)	(297.316)	(9.560)	534.464	29	219.681
Operaciones con socios o propietarios									
Aumentos de aportaciones patrimoniales	574.075	-	574.075	-	-	-	-	-	574.075
Incremento (reducción) de Patrimonio Neto resultante de una combinación de negocios	-	-	-	144.491	(144.491)	-	-	-	-
Otras variaciones del patrimonio neto	-	-	-	2.153	-	35	(35)	-	2.153
Saldo al 31 de diciembre de 2011	15.667.740	99.159	15.766.899	70.229	(297.316)	(13.247)	6.665.683	4.823	22.197.071

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 2011 y 2010

(Expresado en Miles de euros)

	2011	2010
Flujos de efectivo de las actividades de explotación		
Resultado del ejercicio antes de impuestos	(296.322)	145.585
Ajustes del resultado	490.072	244.204
Amortización del inmovilizado (+)	316.214	274.099
Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	41.574	(3.830)
Variación de provisiones (+/-)	34.211	56.037
Imputación de subvenciones (-)	(62.536)	(56.556)
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (+/-)	(4.217)	(46.799)
Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros (+/-)	(362)	809
Ingresos financieros (-)	(92.201)	(72.889)
Gastos financieros (+)	228.782	116.878
Diferencias de cambio (+/-)	-	3.451
Otros ingresos y gastos (-/+)	(20.575)	(24.214)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia neto de dividendos	49.182	(2.782)
Cambios en el capital corriente	81.613	(920.300)
Existencias (+/-)	4.777	(21.067)
Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-) (nota 6.2.d.3)	831.289	(1.212.429)
Otros activos corrientes (+/-)	-	(11)
Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	(841.452)	288.403
Otros pasivos corrientes (+/-)	(176.399)	(156.101)
Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	263.398	180.905
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(160.024)	(60.237)
Pagos de intereses (-)	(165.289)	(84.685)
Cobros de dividendos (+)	9	5.247
Cobros de intereses (+)	10.103	15.949
Pagos (cobros) por impuesto sobre beneficios (-/+)	2.413	10.524
Otros pagos (cobros) (-/+)	(7.260)	(7.272)
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	115.341	(590.748)
Flujos de efectivo de las actividades de inversión		
Pagos por inversiones (-)	(3.376.463)	(3.816.032)
Empresas asociadas	(2.832)	(5.569)
Inmovilizado material, intangible e inmobiliario	(3.371.223)	(3.808.412)
Otros activos financieros	(2.408)	(2.051)
Cobros por desinversiones (+)	1.309	10.471
Empresas asociadas	96	594
Otros activos financieros	-	-
Otros activos	1.213	9.877
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	(3.375.154)	(3.805.561)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación		
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	1.408.181	1.168.205
Emisión de instrumentos de patrimonio	524.000	-
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	884.181	1.168.205

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 2011 y 2010

(Expresado en Miles de euros)

	2011	2010
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	2.393.504	2.161.594
Emisión	2.486.448	2.204.253
Deudas con entidades de crédito (+)	2.362.717	1.868.780
Deudas con empresas del grupo y asociadas (+)	-	-
Otras deudas (+)	123.731	335.473
Devolución y amortización de	(92.944)	(42.659)
Deudas con entidades de crédito (-) (nota 12.1)	(91.820)	(41.221)
Deudas con empresas asociadas	-	(333)
Otras deudas (-)	(1.124)	(1.105)
Pagos por dividendos y remuneración de otros instrumentos de Patrimonio	-	-
Dividendos (-)	-	-
Flujos de efectivo de las actividades de financiación	3.801.685	3.329.799
Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes	541.872	(1.066.510)
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	177.670	1.244.180
Efectivo o equivalentes al final de ejercicio	719.542	177.670

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

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

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

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

Las principales funciones de ADIF se describen a continuación:

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

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

(a) Estatuto de ADIF

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

- ADIF se configura como una entidad pública empresarial de las previstas en el artículo 43.1.b) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, adscrita al Ministerio de Fomento a través de la Secretaría General de Infraestructuras.
- Los Ministerios de Economía y Hacienda y Fomento podrán encomendar a ADIF la administración de las infraestructuras de titularidad del Estado mediante los correspondientes convenios o contratos - programas.
- ADIF tiene su propio patrimonio, distinto del de la Administración General del Estado (en adelante, AGE) e integrado por el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de su titularidad. En todo caso, los bienes y derechos que a continuación se enumeran se consideran de titularidad de ADIF:
 - a) Los bienes y derechos que, en la fecha de entrada en vigor de la LSF, eran de titularidad de la entidad pública empresarial GIF o que estaban adscritos a la misma.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

- 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 y Convenio para la promoción de inversiones y de la administración de la Red de Titularidad del Estado durante el ejercicio 2011

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

- 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.
- Con fecha 30 de diciembre de 2010 fue suscrita la prórroga hasta el 30 de junio de 2011 del Contrato Programa citado anteriormente.
- Con posterioridad, el pasado 18 de noviembre de 2011, la AGE, la Sociedad Estatal del Transporte Terrestre (en adelante, SEITTSA) y ADIF firmaron un convenio para la promoción de inversiones en la Red de titularidad del Estado, cuyo objeto es regular las relaciones entre las Entidades firmantes para la promoción por SEITTSA de las inversiones que se ejecuten por ADIF en el ejercicio 2011 por un importe de 276.585 miles de euros al amparo de la autorización para asumir compromisos de inversión hasta un máximo de 1.000 millones de euros con cargo a ejercicios posteriores a 2010 que contempla el Contrato - Programa 2007-2010. También con fecha 18 de noviembre de 2011, la AGE, ADIF y SEITTSA suscribieron un convenio para la promoción por esta última de la administración de la Red de Titularidad del Estado que el Ministerio de Fomento ha encomendado a ADIF.
- Las obligaciones adquiridas por ADIF son las siguientes:
 - Alcanzar el siguiente resultado establecido para cada una de las Áreas de actividad involucradas: Mantenimiento de Infraestructura, Circulación y Seguridad en la Circulación:

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

- Lograr el siguiente resultado de ADIF:

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

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

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

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

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

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

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

- Efectuar los gastos e inversiones encomendados por el Ministerio de Fomento a ADIF en la Red de Titularidad del Estado, tanto en lo relativo a la Red Convencional, como en la Red de Altas Prestaciones. Dado el carácter plurianual de las inversiones encomendadas a ADIF, durante el período de vigencia del Contrato - Programa, se generarán compromisos de inversión para ejercicios posteriores al año 2010 cuyo importe no podrá exceder de 1.000 millones de euros.

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

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

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011**

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

Asimismo, como consecuencia de la prórroga del Contrato-Programa suscrita el pasado día 30 de diciembre de 2010 y de los Convenios para la promoción de las inversiones en la Red de Titularidad del Estado y para su administración firmados con fecha 18 de noviembre de 2011, la AGE se ha comprometido a efectuar las siguientes aportaciones para el ejercicio 2011:

	Miles de euros (IVA incluido)
Por el mantenimiento, explotación y gestión de la Red de Titularidad del Estado durante el primer semestre del ejercicio 2011	424.346,49
Por el mantenimiento, explotación y gestión de la Red de Titularidad del Estado durante el segundo semestre del ejercicio 2011	415.000,00
Inversiones encomendadas por el Ministerio de Fomento en la Red Convencional de Titularidad del Estado (primer semestre de 2011)	177.500,00
Inversiones encomendadas por el Ministerio de Fomento en la Red de Altas Prestaciones de Titularidad del Estado (primer semestre de 2011)	199.084,50
Inversiones ejecutadas por la Entidad en 2011 tanto en la Red Convencional como en el tramo Ourense-Santiago, al amparo de la autorización para asumir compromisos de inversión con cargo a ejercicios posteriores a 2010 contenida en el CP 2007-2010	276.584,50

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

- Asimismo, la AGE efectuará las siguientes aportaciones económicas para la cobertura de las inversiones de reposición y mejora realizadas por ADIF en los ejercicios 2005 y 2006:

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

- Los gastos relativos a este concepto, de acuerdo con la modificación del Contrato - Programa suscrita el día 18 de diciembre de 2007, se comprometerán y pagarán a la entidad a que corresponda en función del convenio que suscriba (véase apartado (c) siguiente) y por el importe de las mismas en el ejercicio presupuestario en el que se establezcan las correspondientes consignaciones. Sin perjuicio de lo anterior, y en los términos previstos en el antes mencionado Convenio, se realizará la oportuna liquidación de los ejercicios 2005 y 2006, que se efectuará conforme al procedimiento establecido en la cláusula 13 del Contrato - Programa que se describe en párrafos posteriores.
- Para la financiación de la red ferroviaria de titularidad de ADIF se incluye en la cláusula adicional primera del Contrato-Programa y en la prórroga suscrita el día 30 de diciembre de 2010 la programación prevista de aportaciones patrimoniales del Estado para el período 2008- 2011, 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)				
	<u>AÑO 2008</u>	<u>AÑO 2009</u>	<u>AÑO 2010</u>	<u>AÑO 2011</u>
Aportaciones patrimoniales previstas	1.352.277	352.587	500.000	574.000

(Datos en miles de euros)				
	<u>AÑO 2008</u>	<u>AÑO 2009</u>	<u>AÑO 2010</u>	<u>AÑO 2011</u>
Endeudamiento previsto	700.000	300.000	800.000	2.285.000

- El proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2012, que se encuentra en proceso de tramitación parlamentaria, contempla una autorización para el incremento neto máximo del endeudamiento a largo plazo con entidades financieras, proveedores y por emisiones de valores de renta fija por un total de 2.440.000 miles de euros y una consignación de crédito a favor de la Entidad para la financiación de la red ferroviaria de su titularidad por una cuantía de 287.000 miles de euros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

- La Ley 39/2010, de 22 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2011, establece una autorización para el incremento neto máximo del endeudamiento a largo plazo con entidades financieras, proveedores y por emisiones de valores de renta fija por importe de 2.285.000 miles de euros y una consignación de crédito a favor de ADIF para la financiación de la red ferroviaria de su titularidad por importe de 574.000 miles de euros.
- Se establece una Comisión de Seguimiento del Contrato - Programa formada por tres representantes de cada uno de los organismos firmantes del mismo, Ministerios de Economía y Hacienda y Fomento y ADIF, cuyas funciones serán las siguientes:
 - ✓ Controlar la ejecución del Contrato - Programa.
 - ✓ Conocer, y aprobar si procede, las conclusiones de los grupos de trabajo que se hubiesen creado como consecuencia del Contrato - Programa.
 - ✓ Aprobar las propuestas anuales de liquidación de las aportaciones económicas y llevar un control del saldo resultante de las mismas con respecto a las dotaciones consignadas en los Presupuestos Generales del Estado.
 - ✓ Informar anualmente a la Comisión Delegada de Asuntos Económicos del cumplimiento de los objetivos del Contrato - Programa.
 - ✓ Interpretar el Contrato - Programa.
 - ✓ Aquellas otras que se deriven del Contrato - Programa o le sean conferidas por el Gobierno.
- Asimismo, se establece un procedimiento de liquidación de las aportaciones económicas de la AGE, siendo la Comisión de Seguimiento la responsable de emitir el informe de liquidación que tendrá carácter anual, realizándose la liquidación definitiva a la finalización del Contrato- Programa. La liquidación será efectuada, con base en la propuesta presentada por ADIF una vez sometida al informe de auditoría de la Intervención General de la Administración del Estado, de forma separada para las actuaciones de mantenimiento, gestión y explotación, para las inversiones encomendadas por el Ministerio de Fomento en la Red Convencional y en la Red de Altas Prestaciones de Titularidad del Estado. Los procedimientos específicos de liquidación de cada una de estas rúbricas se describen a continuación:
 - ✓ Actividades de mantenimiento, gestión y explotación: la Comisión de Seguimiento, en función de la cuantía y sentido de las desviaciones obtenidas en esta rúbrica, definidas como la diferencia existente entre las pérdidas estimadas en el Contrato - Programa para estas actividades y las pérdidas reales, propondrá al Ministerio de Fomento el incremento o disminución de las inversiones previstas en la Red de Titularidad del Estado del ejercicio siguiente.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

- ✓ 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.

En el ejercicio 2011, se liquidarán las inversiones en la Red Convencional de Titularidad del Estado y en el tramo Ourense - Santiago de la línea de Alta Velocidad Madrid-Galicia, desglosando en cada caso las inversiones efectuadas al amparo de la prórroga del Contrato-Programa hasta el 30 de junio de 2011 y las efectuadas como consecuencia del Convenio para la promoción de las inversiones en la Red de Titularidad del Estado durante el segundo semestre de 2011. 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 SEITTSA han suscrito dos convenios para la promoción de las inversiones en la Red de Titularidad del Estado previstas en el Contrato Programa.

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

- 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	Año 2011	TOTAL
ENCOMIENDAS		479.897,26	520.585,54	543.289,78	404.987,53	173.072,32	2.121.832,43
PREVISTAS							
0,25	GASTOS	1.199,74	1.301,46	1.358,22	1.012,47	433,68	5.304,57
SEITTSA							
TOTAL		481.097,00	521.887,00	544.648,00	406.000,00	173.505,00	2.127.137,00

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

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

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

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

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

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

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

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

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

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

- 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:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

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

(f) Otras Encomiendas y disposiciones

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

(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:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

Los importes devengados por cada uno de estos cánones en los ejercicios 2011 y 2010, 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	
	2011	2010
Utilización de líneas de la Red de Interés General	289.218	250.257
Utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias	73.297	67.974
Total	362.515	318.231

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 2011 por esta tasa asciende a 16.026 miles de euros, y el importe devengado por este concepto en el ejercicio 2010 fue de 15.399 miles de euros. Se presentan como un ingreso en la cuenta de pérdidas y ganancias de ADIF de los ejercicios 2011 y 2010 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 2011 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 1159/2010 por el que se aprueban las normas para la formulación de las cuentas anuales consolidadas.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

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

(b) Comparación de la información

La Dirección de la Entidad 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 2011, las correspondientes al ejercicio anterior que formaban parte de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2010, aprobadas por el Consejo de Administración de ADIF de fecha 27 de julio de 2011.

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

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

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

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

- Pasivo por indemnizaciones por cese: Para valorar el pasivo por indemnizaciones por cese en el marco del Plan Social 2006 - 2010, la Dirección de la Entidad Dominante ha estimado el colectivo de empleados que se acogerá al mismo y las fechas en que causarán baja en base a las hipótesis consideradas. Para la determinación del valor actual de estas obligaciones se ha utilizado una tasa de descuento adecuada.
 - Pasivos por retribuciones a largo plazo al personal de prestación definida: La valoración de estos compromisos requiere la realización por parte de la Dirección de la Entidad Dominante de diversas hipótesis actuariales y financieras que se describen en la nota 11.
 - Activos por impuesto diferidos: Para determinar el importe de los activos por impuesto diferido a registrar, la Dirección de la Entidad Dominante 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)).
 - Provisiones para riesgos y gastos: las provisiones se reconocen cuando es probable que una obligación presente, fruto de sucesos pasados, de lugar a una salida de recursos y el importe de la obligación se puede estimar de forma fiable. La Dirección de la Entidad realiza estimaciones, evaluando toda la información y los hechos relevantes, de la probabilidad de ocurrencia de las contingencias así como del importe del pasivo a liquidar a futuro
- (e) Moneda funcional y moneda de presentación
- Las cuentas anuales consolidadas se presentan en miles de euros, que es la moneda funcional y de presentación del Grupo, redondeadas al millar más cercano.

(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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

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

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

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

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

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

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

(b) Socios externos

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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.

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

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

(c) Sociedades asociadas

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

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

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

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

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

Deterioro de valor

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

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

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

(d) Negocios conjuntos - Sociedades Multigrupo

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

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

(e) Inmovilizaciones intangibles

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

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

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

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

(f) Inmovilizaciones materiales

- Coste del inmovilizado material

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

Durante el ejercicio 2011, han sido capitalizados gastos financieros por importe de 68.481 miles de euros, de los cuales 15.107 miles de euros se han incluido como coste del tramo Barcelona-Figueras de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Figueras y 23.846 miles de euros han sido incluidos como coste de la línea Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia mediante la partida "Incorporación al activo de gastos financieros" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada (véase notas 4(c) y 21). En el ejercicio 2010 fueron capitalizados gastos financieros por valor de 20.582 miles de euros.

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

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

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

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

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

- 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 2011

- 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
- A.V. Madrid-Castilla la Mancha-Comunidad Valenciana

Inversiones en la Red de titularidad del Estado:

- Madrid Chamartin-Valencia-Sant Vicente de Calders
- Madrid Chamartin- Irún/Hendaya

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

- Madrid Chamartin-Zaragoza-LLeida-Barcelona Portbou
- Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla- Cádiz
- Venta de Baños-León-Orense-Vigo
- Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara
- A.V. Ourense-Santiago
- 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 2011

(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 el Grupo, 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 2011

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 2011

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 2011

(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.

(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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

predeterminado a una entidad separada, y siempre que no tenga la obligación legal, contractual o implícita de realizar contribuciones adicionales si la entidad separada no pudiera atender los compromisos asumidos. Los planes que no tengan el carácter de aportación definida se consideran de prestación definida.

Planes por prestación definida

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

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

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

Planes de aportación definida

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

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

(n) Provisiones

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

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

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

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

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

(o) Saldos y transacciones en moneda extranjera

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

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

(p) Impuesto sobre beneficios

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

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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.

El gasto devengado por impuesto sobre sociedades de las entidades que se encuentran en régimen de declaración consolidada se determina teniendo en cuenta, además de los parámetros a considerar en el caso de tributación individual expuestos anteriormente, los siguientes:

- Las diferencias temporarias y permanentes producidas como consecuencia de la eliminación de resultados por operaciones entre empresas del Grupo, derivada del proceso de determinación de la base imponible consolidada.
- Las deducciones y bonificaciones que corresponden a cada entidad del Grupo fiscal en el régimen de declaración consolidada; a estos efectos, las deducciones y bonificaciones se imputarán a la entidad que realizó la actividad u obtuvo el rendimiento necesario para obtener el derecho a la deducción o bonificación fiscal.

Por la parte de los resultados fiscales negativos procedentes de algunas de las entidades del Grupo que han sido compensados por el resto de las entidades del Grupo consolidado, surge un crédito y débito recíproco entre las entidades a las que corresponde y aquellas que lo compensan. En caso de que exista un resultado fiscal negativo que no pueda ser compensado por el resto de entidades del Grupo consolidado, estos créditos fiscales por pérdidas compensables son reconocidos como activos por impuesto diferido siguiendo los criterios establecidos para su reconocimiento, considerando el grupo fiscal como sujeto pasivo.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

La Entidad dominante del Grupo registra el importe total a pagar o a devolver, por el Impuesto sobre Sociedades consolidado con cargo o abono a créditos o deudas con empresas del grupo y asociadas. El importe de la deuda o crédito correspondiente a las sociedades dependientes se registra con abono o cargo a deudas o créditos con empresas del grupo y asociadas.

(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.

(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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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.

(t) Arrendamientos

Los contratos de arrendamiento, que a su inicio transfieran a la sociedad sustancialmente todos los riesgos inherentes a la propiedad de los activos, se clasificaran como arrendamientos financieros y en caso contrario se clasifican como arrendamientos operativos.

(4) Inmovilizaciones Materiales, Intangibles e Inversiones Inmobiliarias

El detalle del saldo y movimiento de los ejercicios 2011 y 2010 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 2011 ADIF tiene encomendadas, por acuerdo del Consejo de Ministros o Resoluciones de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras:

- La construcción y administración de la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa (Acuerdo de 23/5/1997). Se excluye de la encomienda anterior el subtramo Figueras-Frontera Francesa, por integrarse éste en el tramo Figueras- Perpiñan en virtud del Acuerdo entre los Gobiernos del Reino de España y la República Francesa, suscrito con fecha 10 de octubre de 1995 (Acuerdo de 9/04/99).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

- La construcción del nuevo acceso ferroviario Norte-Noroeste: Madrid-Segovia- Valladolid/Medina del Campo (Acuerdo de 18/9/1998). La administración es atribuida el 31/7/99.
- La construcción de infraestructuras ferroviarias convencionales de ancho ibérico de titularidad estatal, que sean consecuencia de la construcción de LAV Madrid-Barcelona-Frontera Francesa (Acuerdo de 9/4/99).
- La construcción y administración del nuevo acceso ferroviario Córdoba-Málaga (Acuerdo de 31/7/99).
- La construcción y administración del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante: Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia (Acuerdo de 17/9/99).
- La construcción y administración del nuevo acceso de Alta Velocidad a Toledo (Acuerdo de 3/8/2001).
- La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad León-Asturias, tramo La Robla - Pola de Lena (Variante de Pajares), del corredor Norte/Noroeste (Acuerdo 20/12/02).
- La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad del País Vasco, del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02).
- La construcción y administración del Tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres, de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Cáceres / Mérida-Badajoz del corredor de Extremadura (Acuerdo de 20/12/02).
- La construcción y administración del Tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia, de la Línea de Alta Velocidad Murcia - Almería, del Corredor Mediterráneo (Acuerdo de 20/12/02).
- La ejecución de las obras de construcción de la Línea de Alta Velocidad Bobadilla - Granada, incluida la plataforma y vía (Resolución de 12/01/2006).
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Madrid-Asturias. Tramo: Venta de Baños-León- Asturias (excluida la Variante de Pajares) (Resolución del 28/12/06).
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Madrid-País Vasco/Frontera Francesa. Tramo: Valladolid-Burgos- Vitoria. (Resolución del 28/12/06)
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Corredor Mediterráneo. Tramo: Límite de la Región de Murcia-Murcia. (Resolución del 28/12/06)
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Madrid-Extremadura/Frontera Portuguesa. Tramo: Cáceres-Mérida-Badajoz. (Resolución del 28/12/06)
- La construcción del tramo Olmedo-Medina-Zamora-Puebla de Sanabria-Lubián-Ourense, de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia, del corredor Norte/Noroeste (Resolución de 4 de diciembre de 2009).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

- La construcción del tramo Castejón-comarca de Pamplona, de la línea de alta velocidad Zaragoza- Pamplona en el territorio de Navarra (Resolución de 30 de marzo de 2010).

La Entidad Dominante tiene un expediente judicial abierto por la declarativa de dominio frente al Ayuntamiento de Madrid por la titularidad de ciertos terrenos incluidos en el contorno de Méndez Álvaro - M30. En el ejercicio 2010 se reconoció a la Entidad Dominante la titularidad del terreno y de los aprovechamientos urbanísticos correspondientes. Dado que en el ámbito se ha edificado por lo que cabría la opción de que no sea posible el reconocimiento de los derechos atribuidos a ADIF, lo que plantearía su sustitución por una indemnización equivalente a su valor, que a la fecha de formulación de las cuentas anuales no es posible cuantificar de forma fiable.

(a) Inmovilizado Material en explotación

Corresponde al coste bruto a 31 de diciembre de 2011 y a 31 de diciembre de 2010 de las líneas Madrid-Sevilla, incluyendo el ramal a Toledo, Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa, sección Madrid - Barcelona, Córdoba-Málaga, Madrid-Segovia-Valladolid y Levante: Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, sección Madrid-Valencia, así como de los restantes activos inmovilizados que forman parte del patrimonio de la Entidad Dominante, 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:

	2011 Miles de euros						
	Madrid-Sevilla	Madrid - Barcelona	Córdoba-Málaga	Madrid-Valladolid	Madrid-Levante	Otros	Total
Terrenos y Bienes Naturales	19.138	740.644	84.925	197.172	555.767	194.444	1.792.090
Edificios y otras construcciones	439.894	429.638	66.723	61.919	109.257	1.166.113	2.273.544
Instalaciones de la Vía y otras instalaciones técnicas	2.432.589	7.077.734	2.172.273	3.673.892	4.230.859	856.570	20.443.917
Elementos de transporte	1.461	317	1.043	-	33	274.452	277.306
Otro inmovilizado Material	15.052	12.122	2.266	1.257	1.239	220.559	252.495
	2.908.134	8.260.455	2.327.230	3.934.240	4.897.155	2.712.138	25.039.352

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

(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	
	2011	2010
Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa	2.834.952	2.353.899
Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo	24.512	108.219
Córdoba -Málaga - Granada	23.980	324.827
Madrid-Castilla la Mancha-Com. Valenciana - Región de Murcia	2.830.396	2.960.946
Madrid - Sevilla y Ramal a Toledo	1.312	1.178
L.A.V. Bobadilla - Granada	594.902	-
L.A.V. León - Asturias	2.302.189	2.143.712
L.A.V. País Vasco	658.886	391.703
L.A.V. Murcia - Almería	394.646	170.147
L.A.V. Madrid - Cáceres Tramo Navalmoral de la Mata - Cáceres	128.811	32.454
Conexión Logroño	20.357	19.784
Palencia - León - Asturias	526.631	261.756
L.A.V. Madrid - Extremadura - Frontera Portuguesa	214.242	173.773
Valladolid - Burgos - Vitoria	442.748	206.735
Madrid Atocha - Madrid Chamartín	409.604	111.468
L.A.V. Pulpi - Murcia	53.725	-
Otras Inversiones en A.V.	77.997	-
L.A.V. Galicia (Olmedo - Lubian)	12.486	-
L.A.V. Galicia (Lubian - Ourense)	43.836	-
Nueva Estación de Huelva	5.448	-
Ampliación complejo Estación de Atocha	12.111	14.828
	11.613.771	9.275.429
Otras inversiones	321.753	451.440
TOTAL	11.935.524	9.726.869

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

En los saldos de obra en curso a 31 de diciembre de 2011 y a 31 de diciembre de 2010 se incluyen respectivamente, 248.789 miles de euros y 335.972 miles de euros en concepto de Anticipo a Proveedores de Inmovilizado. En estos importes se incluyen entre otros, los anticipos por futura entrega de obra ferroviaria en el año 2011 así como los anticipos por futura entrega ferroviaria e inmuebles en el año 2010 derivados de convenios suscritos por la entidad con sociedades del grupo y asociadas según el siguiente desglose al cierre de cada ejercicio

	Miles de euros	
	2011	2010
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	1.149	1.149
Bano Real, S.A.	-	2.000
Centro Estación de Miranda, S.A.	2.164	2.164
Tricéfalo, S.A.	859	859
Valencia Parque Central alta Velocidad 2003, S.A.	77	77
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	3.057	3.057
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A.	2.834	2.834
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	187.791	187.791
	197.931	199.931

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 2011, ADIF no ha efectuado operaciones de adquisición de inmovilizado mediante la entrega de terrenos desafectados del uso ferroviario.

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

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

Al cierre del ejercicio 2011 la Entidad Dominante tiene compromisos firmes con terceros para la realización futura de inversiones por valor de 4.168.591 miles de euros, cifra sin incluir IVA. Al cierre del ejercicio 2010, la Entidad tenía compromisos firmes con terceros por el citado concepto por importe de 5.644.317 miles de euros, sin IVA.

(c) Gastos financieros capitalizados

Durante el ejercicio 2011, la Entidad Dominante ha capitalizado un importe total de 68.481 miles de euros de gastos financieros, correspondientes al coste de los préstamos suscritos con el BEI u otras entidades para financiar, básicamente la construcción de diversas líneas de alta velocidad. De este importe corresponden a la línea a Levante un total de 23.846 miles de euros y al tramo Barcelona-Figueras de la línea Madrid - Barcelona - Frontera Francesa, un total de 15.107 miles de euros.

Durante el ejercicio 2010, la Entidad Dominante capitalizó un importe total de 20.582 miles de euros de gastos financieros, correspondientes al coste de los préstamos suscritos con el BEI u otras entidades para financiar la obra en curso de construcción al cierre del ejercicio relativo básicamente a las líneas Madrid- Castilla la Mancha-Com. Valenciana-Región de Murcia, al tramo Barcelona-Figueras integrante de la línea Madrid - Barcelona - Frontera Francesa y otros activos. De este importe corresponden a la línea a Levante un total de 8.827 miles de euros y al tramo Barcelona-Figueras un total de 4.692 miles de euros. (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	
	2011	2010
Inmovilizado Intangible	65.007	64.037
Inmovilizado Material	607.507	542.580
Inversiones Inmobiliarias	26.726	26.449
	699.240	633.066

(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 2011

(f) Inmovilizado intangible

El detalle del inmovilizado intangible de los ejercicios 2011 y 2010 es como sigue:

	2011 Miles de euros		
	Coste	Amortización Acumulada	Total
Inmovilizado intangible en explotación			
Gastos de investigación y desarrollo	48.321	(32.602)	15.719
Aplicaciones informáticas	77.844	(55.180)	22.664
Otro inmovilizado intangible	7.171	(4.685)	2.486
Total Inmovilizado Intangible en explotación	133.336	(92.467)	40.869
Inmovilizado intangible en curso			
Gastos de investigación y desarrollo	4.573	-	4.573
Aplicaciones informáticas	2.555	-	2.555
Otro inmovilizado intangible	550	-	550
Total inmovilizado Intangible en curso	7.678	-	7.678
Total inmovilizado Intangible	141.014	(92.467)	48.547

	2010 Miles de euros		
	Coste	Amortización Acumulada	Total
Inmovilizado intangible en explotación			
Gastos de investigación y desarrollo	42.616	(31.310)	11.306
Aplicaciones informáticas	63.916	(47.622)	16.294
Otro inmovilizado intangible	7.140	(3.749)	3.391
Total Inmovilizado Intangible en explotación	113.672	(82.681)	30.991
Inmovilizado intangible en curso			
Gastos de investigación y desarrollo	11.834	-	11.834
Otro inmovilizado intangible	320	-	320
Total inmovilizado Intangible en curso	12.154	-	12.154
Total inmovilizado Intangible	125.826	(82.681)	43.145

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

Al cierre del ejercicio 2011, la Entidad Dominante ha evaluado la existencia de indicios del deterioro de valor de las unidades de explotación que constituyen su inmovilizado material, intangible y sus inversiones inmobiliarias. Derivado de este análisis se ha concluido que no existen indicios de deterioro de valor en las unidades de explotación que forman el inmovilizado no financiero del Grupo.

(h) Inversiones Inmobiliarias

Este epígrafe presenta a 31 de diciembre de 2011 el siguiente desglose:

2011 Miles de euros			
	Coste	Amortización Acumulada	Total
Centros comerciales en estaciones de viajeros	120.977	(12.632)	108.345
Aparcamientos comerciales	91.149	(7.587)	83.562
Edificios y hoteles en estaciones intermodales	76.361	(15.932)	60.429
Edificios de oficinas	42.722	(596)	42.126
Viviendas, locales y garajes	80.422	(42.989)	37.433
Inversiones inmobiliarias en curso	10.338	-	10.338
	<u>421.969</u>	<u>(79.736)</u>	<u>342.233</u>

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

Los edificios de oficinas, propiedad de una sociedad dependiente, y arrendados a la Entidad Dominante, garantizaba un préstamo hipotecario por importe de 30.000 miles de euros a 31 de diciembre de 2011 y 2010.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

(5) Inversiones en empresas multigrupo y asociadas

(a) Participaciones en sociedades puestas en equivalencia

En este epígrafe se presentan las participaciones en sociedades consolidadas por el procedimiento de puesta en equivalencia.

Dentro de esta rúbrica, cabe destacar las participaciones correspondientes a las sociedades cuyo objeto social es la integración del ferrocarril en diversas ciudades. Las referidas sociedades fueron constituidas al amparo de los convenios sucritos entre el Ministerio de Fomento, las Entidades Públicas Empresariales adscritas al mismo con competencias en materia ferroviaria y las Administraciones Públicas implicadas en cada una de las ciudades afectadas (Comunidad Autónoma y Ayuntamiento), distribuyendo la participación en su capital al 50% entre la Administración General del Estado y las Administraciones local y autonómica. Este modelo pretende por un lado unir a todas las partes con intereses en el proyecto y, por otro, generar, al margen de las aportaciones que de acuerdo con cada convenio puedan efectuar las distintas administraciones, recursos suficientes para la financiación del proyecto mediante la puesta en mercado de los aprovechamientos urbanísticos derivados de suelos liberados de uso ferroviario que resultan de las actuaciones proyectadas.

Su detalle y movimiento durante los ejercicios 2011 y 2010, en miles de euros, es el que se detalla a continuación:

	Miles de euros	
	Participaciones puestas en equivalencia	
	2011	2010
Saldo a 31 de diciembre	97.652	75.486
Adiciones	4.922	11.717
Variaciones en perímetro de consolidación	(4.761)	22.398
Retiros	(60.421)	(11.949)
Traspasos	41.264	-
Saldo al 31 de diciembre	78.656	97.652

Las adiciones correspondientes al ejercicio 2011 se deben fundamentalmente a la participación en la constitución de las sociedades Ineco Transportmex SA de CV y Consorcio AE La Meca-Medina y la ampliación de capital suscrita en Zaragoza Alta Velocidad 2002, SA. Los retiros se deben, por una parte, a los ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio neto consolidado por dichas sociedades, de los que 40.306 miles de euros se corresponden con las pérdidas del ejercicio y 9.732 miles de euros con gastos directamente reconocidos en el ejercicio en patrimonio neto, y por otra parte a los dividendos abonados por las sociedades INECO, COMFERSA, Tricéfalo, S.A. Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A. y Promociones Inmobiliarias Renfapex 2000, S.A.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

Los traspasos del ejercicio 2011 se deben al registro de las participaciones en sociedades puestas en equivalencia cuyo patrimonio neto es negativo en una provisión para riesgos y gastos (véase nota 11). Su detalle es el siguiente:

Participación puesta en equivalencia	Miles de euros
Logroño Integración del Ferrocarril, S.A.	2.490
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	4.971
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	31.960
Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A.	1.843
	<u>41.264</u>

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

Adicionalmente, en el ejercicio 2011 se han vendido las participaciones en las sociedades Promociones Inmobiliarias Renfapex 2000, S.A, Bano Real SA, Inarenas Proyectos Inmobiliarios, S.A. y Renfurbis, S.A., estas desinversiones se han realizado, básicamente a cambio de activos inmobiliarios.

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

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 2011 y 2010 es el siguiente:

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

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011**

	Participaciones en sociedades puestas en equivalencia		Resultados aportados por Sociedades puestas en equivalencia	
	2011	2010	2011	2010
Comercial Del Ferrocarril, S.A. (Comfersa)	5.827	6.034	(47)	449
Alta Velocidad España-Portugal Aeie	2.271	2.288	(17)	(18)
Total sociedades multigrupo puestas en equivalencia	8.098	8.322	(64)	431
Cartagena Ave, S.A.	298	298	-	1
Murcia Ave, S.A.	303	303	-	0
Palencia Alta Velocidad, S.A.	296	300	(4)	(2)
SLISA	816	720	96	(38)
Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	14.621	15.571	(950)	(24)
Areas Comerciales En Estaciones, S.A.	-	-	-	-
Nuevas Estaciones Ferroviarias, S.A.	140	140	-	(5)
Renfurbis, S.A.	-	1.736	-	(69)
Promociones Residencial Sofetral, S.A.	1.780	1.763	17	9
Tricefalo, S.A.	4.626	5.924	818	7.619
Bano Real, S.A.	-	2.580	-	193
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	884	784	100	625
Terralbina Inmobiliaria, S.A.	3.513	3.731	(218)	42
Aguilas Residencial, S.A.	283	1.847	(1.564)	(142)
Residencial Langa, S.A.	248	287	-	-
Centro Estación Miranda, S.A.	1.440	1.438	2	278
Desarrollo Inmobiliario Castilla-La Mancha, S.A.	653	619	34	(21)
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.	6.579	8.045	(272)	1.444
Promociones Inmobiliarias Renfapex 2000, Sa.	-	96	-	(114)
Vias Y Desarrollos Urbanos, S.A.	2.264	4.238	(1.946)	51
Inarenas Proyectos Inmobiliarios, S.A.	-	446	-	(2)
Necsoren, S.A.	-	-	-	-
Leon A.V. 2003 S.A.	388	424	(36)	(36)
Logroño Integración del Ferrocarril, S.A.	-	(2.097)	3	1
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	221	220	1	-
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.	-	3.546	(12)	(7)
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	-	3.233	(39.595)	-
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A.	201	199	2	1
Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A.	-	(1.205)	-	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	30.204	33.367	3.286	3.667
Almería Alta Velocidad, S.A.	222	222	-	-
A.V. Vitoria Gasteizko Abiadura Handia, S.A.	296	296	-	-
Ineco Transportmex SA de CV	16	-	(1)	-
Consortio AE La Meca-Medina	13	-	-	-
Otras sociedades	253	259	(3)	-
Total sociedades asociadas puestas en equivalencia	70.558	89.330	(40.242)	13.471
	78.656	97.652	(40.306)	13.902

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

(b) Créditos a largo plazo a sociedades puestas en equivalencia

La cifra de Créditos a largo plazo a sociedades puestas en equivalencia presenta el siguiente detalle:

Concepto	Miles de euros
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	30.000
Total créditos a largo plazo empresas del grupo y asociadas	30.000
Provisión por deterioro	(30.000)
	-

Respecto a los derechos de cobro frente a la sociedad Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.(en adelante ZAV) tienen su origen en las obligaciones contraídas por ADIF como consecuencia del impago por parte de dicha sociedad de un vencimiento parcial de una operación de financiación que fue garantizada por sus accionistas, en proporción a su participación en el capital social, mediante el otorgamiento de las correspondientes comfort letter. La Dirección de ADIF considera que dicho crédito no será recuperable por lo que ha dotado una provisión por deterioro por su totalidad (véase nota 25),

(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 2011 y 2010 es la siguiente en miles de euros:

	31 de diciembre de 2011		
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros a largo plazo			
Préstamos y partidas a cobrar	-	667.606	667.606
Activos disponibles para la venta	1.058	-	1.058
Total activos financieros a largo plazo	1.058	667.606	668.664
Activos financieros a corto plazo			
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	-	-	-
Préstamos y partidas a cobrar	-	1.347.276	1.347.276
Total activos financieros a corto plazo	-	1.347.276	1.347.276

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

Estos importes se desglosan en los epígrafes de balance a 31 de diciembre de 2011 y a 31 de diciembre de 2010 siguientes, expresados en miles de euros:

	31 de diciembre de 2011		
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros no corrientes			
Inversiones financieras a largo plazo	1.058	651.966	653.024
Deudores comerciales no corrientes	-	15.640	15.640
Total activos financieros no corrientes a 31/12/2011	1.058	667.606	668.664
Activos financieros corrientes			
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	-	1.340.103	1.340.103
Inversiones financieras a corto plazo	-	7.173	7.173
Total activos financieros corrientes a 31/12/2011	-	1.347.276	1.347.276

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

	31 de diciembre de 2010		
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros no corrientes			
Inversiones financieras a largo plazo	787	709.147	709.934
Deudores comerciales no corrientes	-	14.226	14.226
Total activos financieros no corrientes a 31/12/2010	787	723.373	724.160
Activos financieros corrientes			
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	-	2.185.277	2.185.277
Inversiones financieras a corto plazo	-	5.190	5.190
Total activos financieros corrientes a 31/12/2010	-	2.190.467	2.190.467

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

6.1 Inversiones Financieras

El detalle de las inversiones financieras a 31 de diciembre de 2011 y a 31 de diciembre de 2010 es como sigue:

	Miles de euros			
	2011		2010	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Instrumentos de patrimonio	1.206	-	874	-
Correcciones valorativas por deterioro	(148)	-	(87)	-
Total instrumentos de patrimonio	1.058	-	787	-
Administraciones Públicas Deudoras	649.305	-	706.770	-
Inversiones financieras a corto plazo	-	7.173	-	5.190
Otros activos financieros (Depósitos, fianzas y otros créditos)	2.661	-	2.377	-
	653.024	7.173	709.934	5.190

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

(a) Instrumentos de patrimonio

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

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

Corresponde en su totalidad a los importes devengados y pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2011 y a 31 de diciembre de 2010 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	
	2011	2010
Fondos de Cohesión Alta Velocidad	301.537	370.385
F.E.D.E.R. Alta Velocidad	266.811	258.335
F.E.D.E.R. Red de Titularidad del Estado y activos propios	32.466	34.496
FONDOS R.T.E Alta Velocidad	48.491	43.554
	649.305	706.770

Adicionalmente, la Entidad ha registrado en el epígrafe de "Otros créditos con las Administraciones Públicas", perteneciente a la rúbrica de Deudores, las cantidades devengadas por ayudas europeas pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2011 y cuyo cobro se estima se hará efectivo en 2012 por un importe total de 166.036 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.

El detalle de las inversiones financieras a corto plazo a 31 de diciembre de 2011 y a 31 de diciembre de 2010 es el siguiente:

Vencimiento	2011 Miles de euros		Rentabilidad (mínima-máxima)
	Instrumento financiero	Importe	
Entre 1 y 12 meses	Depósitos a plazo fijo	7.000	2,50% - 3,65%
	Otros activos financieros	127	
Intereses devengados no vencidos		46	
		7.173	

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

2010 Miles de euros			Rentabilidad (mínima- máxima)
Vencimiento	Instrumento financiero	Importe	
Entre 3 y 6 meses	Depósitos a plazo fijo	5.050	2.88% - 4.01%
	Otros activos financieros	94	
Intereses devengados no vencidos		46	
		5.190	

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 2011 y 2010 es como sigue:

	Miles de euros			
	2011		2010	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Multigrupo y asociadas				
Deudores (nota 6.2(a))	15.640	16.601	13.400	8.506
No vinculadas				
Clientes por ventas y prestaciones de servicios (nota 6.2(b))	-	598.817	-	898.672
Deudores (nota 6.2(c))	-	270.493	826	213.052
Activos por impuesto corriente	-	2.002	-	3.035
Administraciones Públicas (nota 6.2(d))	-	451.088	-	1.060.941
Personal	-	1.102	-	1.071
Total saldos al 31 de diciembre	15.640	1.340.103	14.226	2.185.277

(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 2011 y a 31 de diciembre de 2010 adjunto, es el siguiente:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

	Miles de euros			
	2011		2010	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	-	12.284	-	3.691
Águilas Residencial, S.A.	75	-	74	-
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	961	-	1.003	-
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	-	232	-	132
Bano Real, S.A.	1.114	1.113	1.093	-
Centro Estación de Miranda, S.A.	1.245	-	-	1.394
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	-	565	-	604
Mosaico Desarrollo Inmobiliario, S.A.	-	1.194	-	-
Necsa, Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	-	899	-	955
Nuevas Estaciones de Ferrocarril (NEFSA)	-	47	-	-
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)	-	1	-	2
Tricéfalo, S.A.	795	-	-	859
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	-	63	-	264
Murcia Alta Velocidad, S.A.	-	191	-	605
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A.	11.450	-	11.230	-
Valencia Parque Central A.V. 2003	-	12	-	-
	15.640	16.601	13.400	8.506

Estas cuentas a cobrar se han generado como consecuencia de las distintas operaciones comerciales realizadas entre la Entidad Dominante y dichas empresas. Se encuentran valoradas a su coste amortizado. El plazo de vencimiento de estas deudas comerciales a 31 de diciembre de 2011 está comprendido entre los ejercicios 2012 a 2017.

El detalle de las transacciones realizadas por la Entidad Dominante en el ejercicio 2011 y 2010, con sus sociedades multigrupo es el siguiente:

<u>Sociedad</u>	2011 Miles de euros			
	<u>Ingresos</u>	<u>Gastos</u>	<u>Inversiones</u>	<u>Dividendos</u>
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	23.717	144	-	160

<u>Sociedad</u>	2010 Miles de euros			
	<u>Ingresos</u>	<u>Gastos</u>	<u>Inversiones</u>	<u>Dividendos</u>
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	5.644	2.258	-	500

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

(b) Cientes por ventas y prestaciones de servicios

El detalle por conceptos de esta partida a 31 de diciembre de 2011 y 2010 es como sigue:

	Miles de euros	
	2011	2010
Inversiones en la Red de Titularidad del Estado	445.212	823.502
Administración, gestión y mantenimiento de la Red de Titularidad del Estado	69.167	-
Cánones Ferroviarios y otros conceptos	84.438	75.170
	598.817	898.672
Deterioro de valor de créditos comerciales	-	-
	598.817	898.672

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 2011 y 2010, 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 se incluyen en este epígrafe los importes pendientes de cobro a SEITTSA y al Ministerio de Fomento a 31 de diciembre de 2011 y de 2010, 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:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

	Miles de euros	
	2011	2010
Inversiones encomendadas por C -P 2007 - 2010	407.595	775.928
Red convencional de Titularidad del Estado	312.914	519.365
Liquidación de las inversiones del ejercicio 2007	-	4.964
Inversiones ejecutadas en 2008	2.286	18.859
Inversiones ejecutadas en 2009	-	(288)
Inversiones ejecutadas en 2010	43.536	495.830
Inversiones ejecutadas en 2011	267.092	-
Red de Altas prestaciones de Titularidad del Estado (Tramo Ourense - Santiago)	94.681	256.563
Inversiones ejecutadas en 2009	-	17
Inversiones ejecutadas en 2010	-	256.546
Inversiones ejecutadas en 2011	94.681	-
Red convencional de Titularidad del Estado encomendadas por otras disposiciones y convenios	37.617	47.574
Inversiones ejecutadas. Convenios Red Estado en Cataluña	39.198	34.595
Inversiones ejecutadas. Plan de Dinamización	(1.581)	12.979
TOTAL	445.212	823.502

De estas cifras, el importe pendiente de cobro a SEITTSA a 31 de diciembre de 2011 asciende a 433.245 miles de euros e incluye un importe devengado pendiente de facturar a 31 de diciembre de 2011 por valor de 53.983 miles de euros, IVA excluido. Al cierre del ejercicio 2010 el importe pendiente de cobro a SEITTSA ascendía a 810.523 miles de euros e incluía un importe devengado pendiente de facturar por valor de 324.053 miles de euros., IVA excluido.

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

En relación a las inversiones ejecutadas por ADIF en el ejercicio 2008 en la Red convencional de titularidad del Estado, la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa en su sesión de fecha 18 de noviembre de 2010 aprobó la liquidación definitiva de dichas inversiones por valor de 539.441 miles de euros, IVA incluido. A 31 de diciembre de 2011, ADIF tiene pendientes de cobro por este concepto un total de 2.286 miles de euros (18.859 en 2010) recogidos en el saldo de la cuenta "Clientes por ventas y prestación de servicios".

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

En relación con los derechos de cobro correspondientes a las inversiones ejecutadas en la Red convencional y en el tramo Ourense-Santiago, en los ejercicios 2010 y 2011, aún no se ha procedido a la aprobación por la Comisión de Seguimiento del Contrato - Programa 2007-2010 de las correspondientes liquidaciones. En fecha 5 de diciembre de 2011, la IGAE ha emitido los informes de auditoría sobre las liquidaciones de las inversiones ejecutadas por ADIF en el ejercicio 2010 en la Red Convencional y en el tramo Ourense - Santiago por valor de 621.596 miles de euros y de 324.274 miles de euros, respectivamente. La Dirección de la Entidad considera que del resultado de las liquidaciones definitivas por las inversiones realizadas en los ejercicios 2011 y 2010 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.

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 SEITTSA a 31 de diciembre de 2011 y de 2010 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 y a la prórroga del mismo en 2011 (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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

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

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

	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	<u>(37.616)</u>	<u>(34.307)</u>	<u>(3.309)</u>
	<u>(47.330)</u>	<u>(7.452)</u>	<u>(39.878)</u>

Asimismo, la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa aprobó en su sesión de fecha 28 de julio de 2011 la liquidación por la administración de la Red de Titularidad del Estado correspondiente al ejercicio 2009. A continuación, se muestra el resultado de la referida liquidación comparado con las previsiones del Contrato Programa poniéndose de manifiesto los siguientes resultados:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

En fecha 24 de octubre de 2011, la IGAE emitió informe definitivo de control financiero por la propuesta de liquidación por la administración de la Red de titularidad del Estado efectuada por ADIF en el ejercicio 2010. Dicho informe se encuentra pendiente de aprobación por la Comisión de Seguimiento. No obstante, la Dirección de la Entidad no espera diferencias significativas con los importes indicados en estas cuentas anuales. Según el citado informe definitivo emitido por la IGAE, el resultado de comparar la liquidación del ejercicio 2010 con las previsiones establecidas en el Contrato-Programa para el citado ejercicio, se muestran a continuación:

	Miles de euros		
	Contrato - Programa	Real	Desviación
Resultado administración de la Red de Titularidad del Estado (beneficio/(pérdida))	60.318	79.672	19.354
Expediente de regulación de Empleo	(73.891)	(76.485)	(2.594)
	(13.573)	3.187	16.760

Por lo que respecta a la liquidación de los gastos realizados en 2011 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 Dominante considera que de la misma no surgirán diferencias significativas con respecto a las cifras incluidas en estas Cuentas Anuales Consolidadas.

Durante el ejercicio 2011 la Entidad Dominante ha percibido del Ministerio de Fomento la totalidad del importe consignado por la actividad de administración de la red de titularidad del Estado correspondiente a dicho ejercicio por importe de 424.346 miles de euros, IVA incluido. Por lo que respecta al segundo semestre de 2011, se han percibido de SEITTSA en 2011 un total de 345.833 miles de euros, quedando pendiente de cobro a 31 de diciembre de 2011 un total de 69.167 miles de euros que a la fecha de formulación de estas cuentas anuales consolidadas ha sido cobrado. En el

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

ejercicio 2010 fue cobrado el importe total consignado por este concepto y para dicho ejercicio por valor de 939.346 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 2011 en concepto de cánones ferroviarios por importe de 68.167 miles de euros (31.913 miles en 2010) y los ingresos devengados y pendientes de liquidación a dicha fecha por el mismo concepto por importe de 8.401 miles de euros. (véase nota 14 (a)).

También recoge el importe liquidado y pendiente de cobro en concepto de Tasa de Seguridad del Transporte Ferroviario de Viajeros, que asciende a 5.794 miles de euros al cierre del ejercicio 2011 y 5.679 miles de euros al cierre de 2010.

(c) Deudores varios

El detalle de la composición de este epígrafe del balance de situación a 31 de diciembre de 2011 y 2010 es como sigue:

	Miles de euros	
	2011	2010
Convenios con operadores ferroviarios	145.526	94.654
Alquiler de fibra óptica	28.628	29.779
Por obras por cuenta de terceros	1.139	13.613
Por servicios logísticos	13.993	15.320
Por otros alquileres	32.741	8.273
Otros conceptos	63.268	26.917
Ingresos pendientes de facturar		
Convenios con operadores ferroviarios	28.426	37.077
Por alquiler de fibra óptica	128	12.069
Otros	250	12.643
	314.099	250.345
Deterioro de valor por créditos comerciales	(43.606)	(37.293)
	<u>270.493</u>	<u>213.052</u>

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 2011 y 2010 es como sigue:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

	Miles de euros			
	2011		2010	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Saldos al 1 de enero	(1.916)	(37.293)	(839)	(49.343)
Aumentos por efecto financiero en el ejercicio	(124)	-	107	-
Dotaciones en el ejercicio		(6.338)	(2.040)	(9.921)
Reversiones y/o aplicaciones en el ejercicio		25	856	21.971
Saldos al 31 de diciembre	<u>(2.040)</u>	<u>(43.606)</u>	<u>(1.916)</u>	<u>(37.293)</u>

(d) Administraciones Públicas

El epígrafe de Administraciones Públicas deudoras a corto plazo presenta a 31 de diciembre de 2011 y a 31 de diciembre de 2010 el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2011	2010
Activo por impuesto corriente (nota 13)	2.002	3.035
Otros créditos con las Administraciones Públicas	451.088	1.060.941
Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo (Nota 13)	234.442	867.635
Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas (Nota 13)	163.302	191.699
Deudas por aportaciones patrimoniales (nota 9(a))	50.000	-
Otros conceptos (Nota 13)	3.344	1.607
	<u>453.090</u>	<u>1.063.976</u>

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

d.2) El epígrafe Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo incluye a 31 de diciembre de 2011, por importe de 114.602 miles de euros la cantidad a cobrar por las liquidaciones de IVA de la Entidad relativas al ejercicio 2011. Adicionalmente incluye por importe de 119.840 miles de euros el IVA soportado de las certificaciones parciales de obra pendientes de pago a 31 de diciembre de 2011 que, de acuerdo con la normativa de este impuesto, será deducible en el momento del pago y cuya devolución se obtendrá en el ejercicio 2012.

A 31 de diciembre de 2010, el epígrafe Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo, recogía un importe de 108.968 miles de euros por las liquidaciones del IVA de la Entidad relativas a 2010, así como el IVA soportado por las certificaciones parciales de obra pendientes de pago a 31

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

de diciembre de 2010 que, de acuerdo con la normativa de este impuesto, han sido deducidas en el momento del pago.

Asimismo, a 31 de diciembre de 2010, se incluye en el epígrafe de Hacienda Pública deudora por IVA un importe total a cobrar de 148.700 miles de euros correspondientes a la devolución de las cuotas de IVA soportado no deducidas en el ejercicio 2001 por la entidad pública empresarial GIF por una cuantía de 119.205 miles de euros y a 29.495 miles de euros en conceptos de intereses (véase nota 13 (b), 19 y 21). Dichos importes, junto con los intereses devengados en 2011 han sido cobrados por la Entidad, el 13 de mayo de 2011 por valor total de 150.853 miles de euros.

También se incluyen a 31 de diciembre de 2010 en este epígrafe los derechos de cobro resultantes del auto de la Audiencia Nacional de 29 de septiembre de 2010 por la que se extienden a los ejercicios 2001 a 2004 los efectos de su Sentencia de 11 de septiembre de 2008 relativa al Impuesto sobre el Valor Añadido de RENFE y correspondiente a los ejercicios 1998 y 2000. Como consecuencia del citado auto, se reconoce el derecho a la devolución de las cuotas de IVA soportado no deducidas por RENFE en el referido período. La Entidad estimó a 31 de diciembre de 2010 un importe total a cobrar de 444.033 miles de euros, de los cuales 438.507 miles de euros correspondían al principal y el resto, por importe de 5.526 miles de euros, a los intereses devengados desde la fecha del citado auto (véase nota 13 (b), 19 y 21). En fecha 14 de diciembre de 2011 la Entidad ha percibido por este concepto un total de 505.325 miles de euros, de los cuales 446.366 miles de euros correspondían a principal y el resto a intereses.

De la cifra realmente cobrada, en aplicación de la Orden Ministerial FOM 2909/2006, de 19 de septiembre de 2006, un importe de 252.663 miles de euros correspondían a RENFE-Operadora, de los cuales, a 31 de diciembre de 2011, la Entidad tiene pendiente de pago un total de 12.663 miles de euros (véase nota 12.4).

d.3) El saldo a cobrar a corto plazo por subvenciones y ayudas concedidas recoge los importes devengados por ayudas europeas, tal y como se indica en la nota 6.1(b), y otras ayudas a 31 de diciembre de 2011 y a 31 de diciembre de 2010 según el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2011	2010
Fondos de Cohesión Alta Velocidad	7.203	150.350
F.E.D.E.R. Alta Velocidad	155.727	14.312
FONDOS R.T.E Alta Velocidad	-	27.037
Total Ayudas Europeas	162.930	191.699
Otras Subvenciones	372	-
TOTAL	163.302	191.699

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

d.4) A 31 de diciembre de 2011 se encuentran pendientes de cobro un total de 50.000 miles de euros en concepto de aportaciones patrimoniales consignados en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2011. A la fecha de formulación de estas cuentas anuales, la Entidad ha percibido la totalidad del citado importe. (véase nota 9(a)).

(7) Existencias

Las existencias reflejadas en este epígrafe del balance de situación a 31 de diciembre de 2011 y a 31 de diciembre de 2010 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 2011 y 2010 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2011	2010
Materiales destinados a la Red de Titularidad del Estado	83.585	98.516
Materiales destinados a la Red de Titularidad de ADIF	44.023	43.094
Otros materiales	1.325	1.373
Materias primas	601	524
Productos terminados	186	264
Solares	17.552	8.278
Provisión por deterioro	(2.655)	(3.758)
	144.617	148.291

(8) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El detalle del efectivo y otros activos líquidos equivalentes a 31 de diciembre de 2011 y de 2010 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2011	2010
Caja y Bancos	490.736	175.507
Otros activos líquidos equivalentes	228.806	2.163
	719.542	177.670

La cifra de "Otros activos líquidos equivalentes" corresponde en el ejercicio 2011, a las inversiones financieras temporales cuyo periodo entre la fecha de disposición y la de vencimiento es inferior a tres meses, así como a los intereses devengados y no vencidos de dichos activos financieros y de cuentas corrientes. El detalle de estas inversiones clasificadas por instrumento financiero a 31 de diciembre de 2011 es el siguiente:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

2011 Miles de euros				Rentabilidad (mínima - máxima)
Depósitos plazo fijo	Pagarés	Deuda Pública	TOTAL	
226.868	-	-	226.868	3,154%-4,46%
			226.868	
			1.938	
Intereses devengados no vencidos			228.806	

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

(9) Fondos propios

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

(a) Aportación patrimonial

La cuenta "Patrimonio recibido en adscripción" recoge el coste del inmovilizado correspondiente a bienes de dominio público y del patrimonio del Estado adscritos en su día a Renfe, que fueron inventariados y registrados por la Entidad (véase nota 3 (b)), 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

La cuenta "Otras aportaciones patrimoniales", recoge, principalmente, las aportaciones patrimoniales del Estado a la Entidad con objeto de dotar a ésta de los recursos propios necesarios para llevar a cabo las inversiones en las líneas de alta velocidad cuya construcción y administración tiene encomendadas. En los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2011 se consignaron 574.000 miles de euros de crédito a favor de ADIF para la financiación de la red ferroviaria de su titularidad, de los cuales se encuentran pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2011 50.000 miles de euros, que fueron abonados en el ejercicio 2012 (véase nota 6.2(d)). En los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2010 se estableció una aportación de 1.600.000 miles de euros que fueron reducidos en 400.000 y 623.300 miles de euros por sendos acuerdos de Consejo de Ministros de fecha 21 de enero y 24 de mayo de 2010. Finalmente, como consecuencia de la política de austeridad aplicada por la AGE, no se percibió importe alguno por este concepto en el ejercicio 2010. Asimismo, en esta cuenta se incluyeron las aportaciones patrimoniales efectuadas por el Estado al GIF hasta 31 de diciembre de 2004, cuyo importe total ascendió a 7.714.686 miles de euros.

(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 2011 y 2010 es el siguiente:

	2011 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 2010	239	110.769	23.181	(220.652)	1.907	16.005	(68.551)
Ajustes por errores del ejercicio 2010 y anteriores	-	-	-	-	-	72	72
Saldo al 1 de enero de 2011	239	110.769	23.181	(220.652)	1.907	16.077	(68.479)
Reconocimiento de pérdidas y ganancias actuariales y otros							
ajustes	(7.921)	14.754	(14.754)	-	(16)	-	(7.937)
Distribución de dividendos	-	-	11.092	-	(1.542)	(9.550)	-
Otras operaciones con socios y propietarios	-	-	(5.093)	140.753	1.975	9.010	146.645
Saldo al 31 de diciembre de 2011	(7.682)	125.523	14.426	(79.899)	2.324	15.537	70.229

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

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011**

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

Los movimientos en los ejercicios 2011 y 2010 en el epígrafe de reservas por pérdidas y ganancias actuariales corresponden básicamente a la variación en dichos ejercicios del valor del pasivo actuarial estimado a 31 de diciembre de 2011 y 2010 respectivamente como consecuencia del cambio de las hipótesis financieras y de crecimiento del índice de precios al consumo en los años 2001 a 2011 y 2001 a 2010, utilizados en el proceso de externalización de los compromisos de pensiones y jubilaciones anticipadas así como en el fondo para gastos de viaje (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:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

Sociedad dependiente	Miles de euros	
	Reservas en sociedades consolidadas	
	2011	2010
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	(363)	505
REDALSA, S.A.	3.050	2.397
FIDALIA, S.A.U.	(363)	(995)
	2.324	1.907

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	
	2011	2010
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	(543)	(832)
Alta Velocidad España-Portugal AEIE	(118)	(101)
Cartagena Ave, S.A.	(2)	(4)
Murcia Ave, S.A.	3	3
Palencia Alta Velocidad, S.A.	1	3
SLISA	354	392
Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	1.482	1.505
Areas Comerciales En Estaciones, S.A.	-	-
Nuevas Estaciones Ferroviarias, S.A.	(22)	(18)
Renfurbis, S.A.	-	788
Promociones Residencial Sofetral, S.A.	36	27
Tricefalo, S.A.	1.159	374
Bano Real, S.A.	-	906
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	594	(30)
Terralbina Inmobiliaria, S.A.	2.893	2.854
Aguilas Residencial, S.A.	1.099	1.241
Residencial Langa, S.A.	693	694
Centro Estación Miranda, S.A.	256	(23)
Desarrollo Inmobiliario Castilla-La Mancha, S.A.	92	113
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.	143	(107)
Promociones Inmobiliarias Renfapex 2000, Sa.	-	83
Vias Y Desarrollos Urbanos, S.A.	327	304
Inarenas Proyectos Inmobiliarios, S.A.	-	23
Leon A.V. 2003 S.A.	(169)	(132)
Logroño Integración del Ferrocarril, S.A.	(5)	(6)
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	(5)	(5)
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.	130	137
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	2.111	1
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A.	(26)	(28)
Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A.	-	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	5.107	7.902
Cannfrac 2000	(56)	(52)
Samahi	-	-
Almeria Alta Velocidad, S.A.	(3)	(3)
A.V. Vitoria Gasteizo Abiadura Handia, S.A.	(4)	(4)
Ineco Transportmex SA de CV	10	
	15.537	16.005

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

(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 2011 y a 31 de diciembre de 2010 es como sigue:

2011 Miles de euros		
Sociedad	Resultado atribuido a la Entidad Dominante	Resultados atribuidos a socios externos
Entidad Dominante ADIF	(257.807)	-
Sociedades dependientes		
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	872	-
REDALSA, S.A.	32	29
Fidalia, S.A.U.	(107)	-
	<u>797</u>	<u>29</u>
Resultado aportado por sociedades puestas en equivalencia (nota 5)	(40.306)	-
Resultado del ejercicio	<u>(297.316)</u>	<u>29</u>
2010 Miles de euros		
Sociedad	Resultado atribuido a la Entidad Dominante	Resultados atribuidos a socios externos
Entidad Dominante ADIF	128.610	-
Sociedades dependientes		
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	678	-
REDALSA, S.A.	652	602
Fidalia, S.A.U.	649	-
	<u>1.979</u>	<u>602</u>
Resultado aportado por sociedades puestas en equivalencia (nota 5)	13.902	-
Resultado del ejercicio	<u>144.491</u>	<u>602</u>

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

La distribución del beneficio del ejercicio 2010 por importe de 140.753 miles de euros aprobada por el Consejo de Administración de la Entidad dominante de fecha 27 de julio de 2011, se presenta en el epígrafe de "Resultado 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 2011

La Dirección de la Entidad Dominante propone la aplicación de las pérdidas del ejercicio 2011, por importe de 297.935 miles de euros, al epígrafe de "Resultados de ejercicios anteriores" del capítulo de Fondos Propios.

(e) Socios Externos

El detalle y movimiento de este epígrafe durante los ejercicios 2011 y 2010, es como sigue:

	2011 Miles de euros				
	Saldo a 1 de enero de 2011	Atribución de resultados	Variación en el perímetro de consolidación	Ingresos y gastos reconocidos en otras partidas de patrimonio neto	Saldo al 31 de diciembre de 2011
REDALSA	4.794	29	-	-	4.823
	4.794	29	-	-	4.823

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

(10) Subvenciones, donaciones y legados

El saldo de este capítulo del balance de situación al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010 adjuntos recoge, las subvenciones de capital pendientes de imputar a resultados.

El movimiento registrado durante los ejercicios 2011 y 2010 es como se detalla a continuación:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

	2011 Datos en miles de euros				
	Fondos COHESION	Fondos FEDER	Fondos RTE	Otras Subvenciones de capital	Total Subvenciones de capital
Saldo a 1 de enero de 2011	4.429.733	1.333.404	165.349	202.768	6.131.254
Fondos europeos devengados en el ejercicio 2011	151.388	552.026	36.359	-	739.773
Subvenciones financiadas por Contrato Programa 2007-2010	-	-	-	50.889	50.889
Otras subvenciones de capital devengadas en el ejercicio 2011	-	-	-	36.168	36.168
Efecto impositivo por las subvenciones de capital devengadas en el ejercicio 2011 (nota 13)	(45.416)	(165.608)	(10.907)	(26.117)	(248.048)
Imputación a resultados del ejercicio de subvenciones de capital (nota 18)	(22.499)	(13.139)	(365)	(8.350)	(44.353)
Saldos al 31 de diciembre de 2011	4.513.206	1.706.683	190.436	255.358	6.665.683

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

a) Fondos de Cohesión

La situación de los Fondos de Cohesión a 31 de diciembre de 2011 y 2010 sin considerar el efecto impositivo e incluyendo los importes devengados por deudas transformables en subvenciones, se refleja a continuación:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

2011 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	3.358.062	3.358.062	-	3.274.349
Madrid-Lérida	2.100.526	2.100.526	-	2.100.526
Lérida-Martorell	771.743	771.743	-	744.353
Martorell-Barcelonal	485.793	485.793	-	429.470
L.A.V. Madrid- Valladolid	1.573.699	1.573.699	-	1.371.944
L.A.V Madrid-Levante	574.179	574.179	-	558.403
Fondos Cohesión 2007-2013	1.157.342	1.139.242	95.978	1.227.725
TOTAL	6.663.282	6.645.182	95.978	6.432.421

2010 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	3.389.262	3.389.262	-	3.209.281
Madrid-Lérida	2.112.357	2.112.357	-	2.097.984
Lérida-Martorell	791.112	791.112	-	702.487
Martorell-Barcelonal	485.793	485.793	-	408.810
L.A.V. Madrid- Valladolid	1.573.788	1.573.788	-	1.318.343
L.A.V Madrid-Levante	574.569	572.757	-	496.342
Fondos Cohesión 2007-2013	979.793	957.987	96.926	1.046.019
TOTAL	6.517.412	6.493.794	96.926	6.069.985

(b) Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

La situación de los Fondos Europeos de Desarrollo Regional a 31 de diciembre de los ejercicios 2011 y 2010 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:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

2011 Miles de euros

PROGRAMA OPERATIVO	AYUDAS CONCEDIDAS	AYUDAS DEVENGADAS	COBROS RECIBIDOS	COBROS RECIBIDOS ADIF
ANDALUCÍA	62.500	62.500	59.375	9.550
ASTURIAS	20.865	20.865	19.822	5.701
CASTILLA Y LEON	35.451	35.451	33.678	375
EXTREMADURA	75.197	75.197	71.437	768
GALICIA	127.038	127.038	120.686	3.127
MURCIA	65.332	65.332	62.065	8.420
VALENCIA	38.925	38.925	38.304	2.659
TOTAL	425.308	425.308	405.367	30.600

2010 Miles de euros

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

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" hasta el ejercicio 2011 y hasta el 31 de diciembre de 2010, un total de 32.114 miles de euros corresponde a la cifra de ayudas que financian activos de ADIF al 31 de diciembre de los citados ejercicios.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

b.2) Ancho UIC (Alta Velocidad)

2011 Miles de euros					
PROGRAMA OPERATIVO	GRAN PROYECTO	AYUDA CONCEDIDA	SUBVENCIONES DEVENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (nota 12.2)	COBROS RECIBIDOS
ANDALUCIA	Córdoba - Málaga	953.600	953.601	-	832.749
CASTILLA Y LEÓN	Segovia - Valladolid	193.256	193.256	-	169.394
MURCIA	Acceso Murcia	28.412	28.412	-	23.843
CASTILLA LA MANCHA	Acceso Toledo	102.237	102.237	-	63.771
VALENCIA	Acceso Alicante	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		645.907	566.339	374.152	776.289
TOTAL		2.414.681	2.335.114	374.152	2.286.728

2010 Miles de euros					
PROGRAMA OPERATIVO	GRAN PROYECTO	AYUDA CONCEDIDA	SUBVENCIONES DEVENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (nota 12.2)	COBROS RECIBIDOS
ANDALUCIA	Córdoba - Málaga	953.840	953.600	-	832.750
CASTILLA Y LEÓN	Segovia - Valladolid	193.256	193.256	-	169.394
MURCIA	Acceso Murcia	28.459	28.412	-	23.843
CASTILLA LA MANCHA	Acceso Toledo	102.237	102.237	-	63.771
VALENCIA	Acceso Alicante	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		107.683	14.312	297.784	297.784
TOTAL		1.876.744	1.783.086	297.784	1.808.224

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

La situación a 31 de diciembre de los ejercicios 2011 y 2010 de los fondos RTE, sin considerar el efecto impositivo, es la siguiente:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

2011 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	75.185	5.288	79.657
L.A.V. Madrid-Valladolid	20.603	20.603	-	20.603
L.A.V. Madrid-Levante	48.228	48.228	-	48.228
Nuevo Acceso Ferroviario a Asturias	3.192	3.192	-	3.192
L.A.V. Vitoria-Bilbao-San Sebastian y Valladolid-Burgos-Vitoria	118.670	97.366	12.404	81.929
L.A.V. Madrid-Extremadura	127.592	30.404	13.976	25.351
L.A.V. Bobadilla-Granada	2.247	2.163	84	1.124
Redacción Proyectos terminales Valencia Fuente San Luis y Madrid-Vicálvaro	2.585	38	1.292	1.293
TOTAL	404.607	277.179	33.044	261.377

2010 Miles de euros

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

Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2011, de un total de ayudas concedidas de 20.092 miles de euros, se cobraron hasta dicha fecha un total de 10.046 miles de euros en concepto de anticipo de RTE del Marco Comunitario 2007-2013, que financian activos del Estado. Del importe cobrado, un total de 3.075 miles de euros fueron cobrados en 2009 y 6.971 miles de euros a 2011.

(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 2011 y a 31 de diciembre de 2010 es el siguiente:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

	Miles de euros			
	2011		2010	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Obligaciones por prestaciones al personal	95.557	70.688	148.525	46.699
Planes de aportación definida	5.105	928	6.678	1.208
Planes de prestación definida	64.171	6.658	57.929	4.859
Premio de permanencia	19.652	3.815	21.483	2.390
Fondos para viajes de ocio del personal pasivo	44.519	2.843	36.446	2.469
Otras obligaciones por prestaciones al personal	26.281	63.102	83.918	40.632
Fondo para obligaciones derivadas del ERE	26.281	61.716	83.918	40.549
Otros conceptos	-	1.386	-	83
Otras Provisiones	93.705	82.941	34.354	103.767
Provisiones para otras responsabilidades	52.186	-	34.354	-
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	-	10.011	-	36.326
Otros conceptos	41.519	28.369	-	22.880
	189.262	153.629	182.879	150.466

El movimiento del capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" en los ejercicios 2011 y 2010 respectivamente , se muestra en los cuadros adjuntos:

	2011 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	Otros Conceptos	TOTAL
Saldos al 01/01/2011	21.483	83.918	36.446	6.678	34.354	-	182.879
Dotaciones del ejercicio reconocidas en resultados	365	2.999	983	264	27.796	41.264	73.670
Efecto financiero del descuento	1.739	1.533	1.421	-	(198)		4.495
Pagos del ejercicio	-	-	-	-	(1.925)		(1.925)
Traspasos a c/p	(3.935)	(62.169)	(3.161)	(928)	(101)		(70.294)
Cancelaciones:							
imputación a resultados del ejercicio	-	-	-	-	(7.484)		(7.484)
Dotaciones del ejercicio reconocidos en el patrimonio neto	-	-	8.830	(909)	-		7.921
Saldos a 31/12/2011	19.652	26.281	44.519	5.105	52.442	41.264	189.262

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

El epígrafe "Premios de permanencia" recoge el importe de la obligación de ADIF, conforme a su normativa laboral, de conceder un premio a los empleados en función de los años de servicio prestados a la Entidad. Este premio se consolida a los 30, 35 y 40 años de servicio y su cuantía, para el ejercicio 2010, viene establecida en el convenio colectivo suscrito el día 31 de marzo de 2008, para el periodo 2007-2008, prorrogado el 29 de diciembre de 2008 para el periodo 2008-2009 y prorrogado el día 22 de diciembre de 2009 para el año 2010, por acuerdo entre la Dirección de la Entidad y los representantes de los trabajadores y prorrogable de año en año. El importe registrado a 31 de diciembre de 2011 asciende a 23.467 miles de euros, de los cuales un total de 19.652 miles de euros se presentan en el capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" y 3.185 miles de euros en el de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo"

El valor del fondo a 31 de diciembre de 2011, se ha determinado mediante un estudio actuarial elaborado según el método de capitalización individual utilizando los siguientes parámetros técnicos: tipo de interés anual 1.92%, 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 2011 como consecuencia del ERE 2006 - 2010 (véase nota 3(j)) por importe total de 87.997 miles de euros, de los cuales se presenta en el capítulo de "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" una cifra de 26.281 miles de euros, siendo el importe registrado a corto plazo por este concepto de 61.716 miles de euros, que se incluye en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo".

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

El expediente fue aprobado con fecha 9 de marzo de 2006 por la Dirección General de Trabajo del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, para el período 2006-2010 (en adelante, ERE 2006), autorizándose a la Entidad a extinguir los contratos de trabajo a un máximo de 2.500 trabajadores de su plantilla, que podrán acogerse voluntariamente al sistema de prejubilaciones y bajas incentivadas en las condiciones recogidas en el mismo. El ERE 2006 establece dos modalidades para la percepción de la indemnización. En la modalidad 1 se percibe una indemnización mensual por un periodo máximo de 24 meses y una final al fin del citado periodo. La modalidad 2 establece una percepción única en el momento de baja en la empresa. Su fecha de finalización era el día 31 de diciembre de 2010. La Dirección General de Trabajo, con fecha 30 de diciembre de 2010 resolvió favorablemente la solicitud de la Entidad para ampliar la vigencia del expediente hasta 31 de diciembre de 2011 o hasta alcanzar el número máximo de adhesiones previstas en el mismo (2.500 trabajadores). La Entidad ha registrado al cierre del ejercicio 2011 en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos" el valor actual de la estimación de los pagos futuros y para ello ha dotado en el ejercicio 2011 con cargo a gastos de personal un importe de 2.999 miles de euros (véase nota 16).

En el año 2011 se han producido 288 adhesiones, de las cuales 14 han correspondido a bajas incentivadas y 274 a prejubilaciones, 15 prejubilaciones modalidad 2 y 259 modalidad 1. Los pagos realizados por bajas incentivadas ascienden a 1.523 miles de euros. Los pagos realizados en el ejercicio 2011 por la modalidad 2 citada ascienden a un total de 1.574 miles de euros y a 37.904 miles de euros por la modalidad 1.

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

El importe de los gastos financieros registrados por este concepto en 2011 es de 1.533 miles de euros, habiendo ascendido esta cifra en el ejercicio 2010 a 8.010 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 2011 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 47.362 miles de euros, de los cuales 44.519 miles de euros tienen vencimiento a largo plazo, elevándose a 2.843 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".

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

El importe provisionado ha sido determinado para el ejercicio 2011 mediante un estudio actuarial que utiliza los siguientes parámetros técnicos:

- Una subida media de tarifas del 2% para el ejercicio 2012 y siguientes.
- Un interés técnico del 2.6795% anual.
- La tabla actuarial PERM/F 2000.
- La edad de jubilación se prevé a los 65 años.

El importe de los pagos realizados en los ejercicios 2011 y 2010 por este concepto han ascendido a 2.788 miles de euros y 2.421 miles de euros, respectivamente.

El epígrafe "Planes de aportación definida" corresponde al valor del pasivo actuarial estimado a 31 de diciembre de 2011 como consecuencia de la variación de las hipótesis de crecimiento del índice de precios al consumo en los años 2001 a 2011 utilizadas en el proceso de externalización de los compromisos por complemento de pensiones y jubilaciones anticipadas. El importe total de este fondo asciende a 6.033 miles de euros, de los cuales 928 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 febrero de 2012. 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

El 29 de diciembre de 2000 Renfe y Banco Vitalicio de España, C.A. de Seguros y Reaseguros, en la actualidad Generali España CASR, 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 2011 y del 2010, además de los conceptos citados anteriormente, la provisión por el importe pendiente de pago para la aportación al Patrimonio Histórico Español, regulada por la Ley 16/1985 y el R.D. 111/1986 por valor de 10.011 miles de euros y de 36.326 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 2011 ascendía a 27.534 miles de euros y al cierre del ejercicio 2010 a 19.470 miles de euros.

Asimismo, el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" incluye a 31 de diciembre de 2011 y del 2010 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.

En el epígrafe "Otros conceptos" se incluye una provisión por importe de 40.910 miles de euros correspondiente al pasivo que se estima tendrá que asumir ADIF como consecuencia de las pérdidas en que han incurrido determinadas empresas asociadas (véase nota 5(a)) en el ejercicio 2011 por el deterioro sufrido por diversos activos inmobiliarios de su propiedad destinados para la venta, así como por las pérdidas por valoración de diversas operaciones de cobertura de tipos de interés de ciertas sociedades participadas (véase Nota 25).

(12) Pasivos financieros

La composición de los pasivos financieros clasificados por categorías a 31 de diciembre 2011 y a 31 de diciembre de 2010 se muestra en los cuadros siguientes:

	2011 Miles de euros		Total
	Deudas con entidades de crédito	Derivados y otros	
Pasivos financieros a largo plazo			
Débitos y partidas a pagar	9.101.034	834.484	9.935.518
Total pasivos financieros a largo plazo	9.101.034	834.484	9.935.518
Pasivos financieros a corto plazo			
Débitos y partidas a pagar	222.364	1.634.865	1.857.229
Total pasivos financieros a corto plazo	222.364	1.634.865	1.857.229

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

	2010 Miles de euros		Total
	Deudas con entidades de crédito	Derivados y otros	
Pasivos financieros a largo plazo			
Débitos y partidas a pagar	6.883.778	753.648	7.637.426
Total pasivos financieros a largo plazo	6.883.778	753.648	7.637.426
Pasivos financieros a corto plazo			
Débitos y partidas a pagar	133.331	1.940.399	2.073.730
Total pasivos financieros a corto plazo	133.331	1.940.399	2.073.730

Estos importes se desglosan en los epígrafes de balance de situación a 31 de diciembre de 2011 y a 31 de diciembre de 2010, según los siguientes desgloses:

	2011 Miles de euros		Total
	Deudas con entidades de crédito	Derivados y otros	
Pasivos financieros no corrientes			
Deudas a largo plazo	9.101.034	834.484	9.935.518
Total pasivos financieros a largo plazo	9.101.034	834.484	9.935.518
Pasivos financieros corrientes			
Deudas a corto plazo	222.364	904.535	1.126.899
Deudas con empresas multigrupo y asociadas	-	30.414	30.414
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	-	669.916	669.916
Total pasivos financieros a corto plazo	222.364	1.604.865	1.827.229

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

Al 31 de diciembre de 2011 y 2010 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:

2011 Miles de euros				
	Interés	Vencimiento		Saldo dispuesto al tipo de cambio al 31/12/11
		A corto plazo	A largo plazo	
Préstamos en moneda extranjera (BEI)		-	-	-
Préstamos en euros (BEI)	1,443%-4,415%	8.333	7.288.385	7.296.718
Intereses devengados pendientes de vencimiento		63.343	-	63.343
Total deudas con entidades de crédito (B.E.I.)		71.676	7.288.385	7.360.061
Préstamos en euros (otras entidades)	2,47% a 4,58%	135.247	1.812.649	1.947.896
Intereses devengados pendientes de vencimiento		15.441	-	15.441
Total deudas con entidades de crédito (otra: entidades)		150.688	1.812.649	1.963.337
Total deudas con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2011		222.364	9.101.034	9.323.398

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

La póliza de crédito que a 31 de diciembre de 2010 mantenía la sociedad dependiente Fidalia, con un límite de 8.000 miles de euros, vencimiento el 31 de diciembre de 2011 y un importe dispuesto de 5.405 miles de euros al cierre del ejercicio 2010, ha sido cancelada durante el ejercicio 2011.

A la fecha de cierre de los ejercicios 2011 y 2010, el límite de las líneas de crédito que ADIF tenía concedidas por entidades financieras, ascendía a un importe total de 225.000 miles de euros y 500.000 miles de euros respectivamente. A 31 de diciembre de 2011 y 2010 tales líneas de crédito no estaban dispuestas, si bien durante los ejercicios 2011 y 2010 fueron utilizadas. 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	
	2011	2010
2011	-	86.663
2012	143.581	123.028
2013	75.904	23.169
2014	454.789	127.045
2015	472.836	300.560
Después de 2015	8.098.004	6.310.540
	9.245.114	6.971.005

El tipo de interés medio del pasivo del Grupo ADIF al 31 de diciembre de 2011 y 2010 es del 2,72% y del 1,96% anual, respectivamente.

12.2 Otros pasivos financieros

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

	Miles de euros			
	2011		2010	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Deudas transformables en subvenciones	661.218	-	567.088	-
Deudas financieras con Administraciones Públicas	7.934	1.213	6.611	1.002
Ayudas FEDER devengadas pendientes de liquidar Inversiones Red de Titularidad Estado	30.953	763	32.890	1.246
Financiación de inversiones en la Red de titularidad del Estado en Cataluña	128.807	-	141.055	-
Proveedores de inmovilizado	-	902.538	-	1.205.857
Depósitos y Fianzas	5.572	21	6.004	56
	834.484	904.535	753.648	1.208.161

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

a) Deudas transformables en subvenciones

Recoge a 31 de diciembre de 2011 y de 2010 los importes cobrados por ayudas europeas o procedentes de otros organismos para la financiación de la infraestructura ferroviaria en la red de titularidad de ADIF, que se reclasificarán a los epígrafes de patrimonio neto y pasivo por impuesto diferido cuando se hayan cumplido las condiciones establecidas para su concesión. Presenta el siguiente desglose a 31 de diciembre de cada ejercicio, en miles de euros:

	Miles de euros	
	2011	2010
Fondos Europeos		
Fondos de Cohesión	95.978	96.926
FEDER	374.152	297.784
RTE	33.044	46.173
Ministerio de Fomento		
Plan de Modernización de estaciones (véase nota 1(f))	2.890	23.755
Adenda 21/12/2009 Barcelona Sagrera (nota 1(e))	148.750	102.000
Otros		
Otras subvenciones	6.404	450
	661.218	567.088

A fecha 31 de diciembre de 2011 la Entidad Dominante ha percibido de la Administración General del Estado 148.750 miles de euros para la financiación de la Estación de la Sagrera según lo dispuesto en la Adenda suscrita en fecha 21 de diciembre de 2009 entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Cataluña, el Ayuntamiento de Barcelona, ADIF y RENFE Operadora según se indica en el apartado 1(e). Asimismo, y por el citado concepto, a 31 de diciembre de 2010, la Entidad Dominante percibió 102.000 miles de euros.

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 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 2011 y a 31 de diciembre de 2010, que financian inversiones de mejora y reposición en la Red de Titularidad del Estado.

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

Recoge los importes cobrados del Ministerio de Fomento a 31 de diciembre de 2011 y 2010, en virtud del acuerdo de fecha 24 de febrero de 2009 de la Comisión Bilateral Generalitat de Cataluña-Estado, para financiar inversiones en la Red de titularidad del Estado en Cataluña, y que a 31 de diciembre de cada ejercicio aún no habían sido ejecutadas (Véase nota 1(e)).

d) Proveedores de inmovilizado

El saldo a 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010 de la cuenta de proveedores de inmovilizado recoge la deuda por obras en activos propios por importe de 865.404 y 802.294 miles de euros, respectivamente, y por inversiones realizadas por cuenta del Estado en la Red Ferroviaria de su titularidad por importe de 328.478 miles de euros a 31 de diciembre de 2010. 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 37.134 miles de euros en 2011 y 75.085 miles de euros en 2010.

12.3 Deudas con empresas multigrupo y asociadas

El detalle del saldo de estas cuentas del pasivo corriente del balance de situación al 31 de diciembre de 2011 y a 31 de diciembre de 2010 adjunto, es el siguiente:

	Miles de euros			
	2011		2010	
	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)	-	98	-	662
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA).	-	-	-	-
Águilas Residencial, S.A.	-	-	-	-
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	-	-	-	-
Áreas Comerciales en Estaciones	-	-	-	-
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	30.000	-	-	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	30.414	21.666	43.193	9.397
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	-	-	-	-
Necsa, Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	-	56	-	69
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)	-	808	-	889
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A.	-	-	-	-
	60.414	22.628	43.193	11.017

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

El importe pendiente de pago a ZAV corresponde a la obligación asumida por ADIF por el impago por parte de la Sociedad de un vencimiento parcial de una operación de financiación garantizada por sus accionistas mediante comfort letter y en proporción a la participación de cada uno de ellos en su capital (véase nota 25).

Asimismo, al cierre del ejercicio 2010 se reclasificó al epígrafe de periodificaciones a largo plazo del pasivo no corriente un anticipo recibido de la sociedad Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. por un importe de 15.591 miles de euros.

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 2011 y 2010 adjunto, es el siguiente:

	Miles de euros	
	2011	2010
Proveedores y acreedores varios	602.907	618.578
Proveedores y acreedores, empresas del grupo y asociadas (véase nota 12.3)	22.628	11.017
Personal	15.316	27.817
Administraciones Públicas	28.292	30.841
Anticipos de clientes	773	792
	669.916	689.045

El epígrafe "Proveedores y Acreedores varios" recoge las deudas por compras o prestaciones de servicios pendientes de pago a 31 de diciembre de los ejercicios 2011 y 2010.

Adicionalmente en el ejercicio 2010, el apartado "Proveedores y Acreedores varios" incluía el importe estimado a pagar por ADIF a Renfe Operadora en aplicación de la Orden Ministerial FOM 2909/2006, de 19 de septiembre de 2006 por importe de 222.017 miles de euros en concepto de devolución de las cuotas de IVA soportado, consideradas como no deducibles y correspondientes a los ejercicios 2001 a 2004. A 31 de diciembre de 2011, tal y como se explica en la nota 6.2(d), el importe pendiente de pago a Renfe Operadora por este concepto recogido en el epígrafe "Proveedores y Acreedores varios" asciende a 12.663 miles de euros (véase nota 6.2(d)).

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre (miles de euros)				
	2011		2010	
	Importe	% (*)	Importe	% (*)
Dentro del plazo máximo legal (**)	5.029.668	95,12%	4.867.527	79,64%
Resto	921.320	4,89%	1.244.271	20,36%
Total pagos del ejercicio	5.950.988	100,00%	6.111.798	100,00%
PMPE (días) de pagos)	218	-	23	-
Aplazamientos que a la fecha del cierre sobrepasan el plazo máximo legal	49.391	-	34.545	-

(*) Porcentaje sobre el total.

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

El epígrafe de Administraciones Públicas presenta el siguiente desglose a 31 de diciembre de 2011 y 2010:

	Miles de euros	
	2011	2010
Pasivos por impuesto corriente	-	158
Retenciones a cuenta del I.R.P.F. y Arrendamientos Urbanos	11.884	11.227
IVA	199	87
Organismos de la Seguridad Social acreedores	11.943	12.084
Seguridad Social a cargo de la empresa pendiente de liquidar	4.003	7.084
Liquidación TEN 2000-2004 (Mº Fomento)	-	196
Otros.	263	5
	28.292	30.841

(13) Situación fiscal

El detalle de los saldos con Administraciones Públicas a 31 de diciembre de 2011 y 2010 es como sigue:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

	(Datos en miles de euros)			
	2011		2010	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Activos				
Activos por impuesto diferido	12.324	-	13.271	-
Activos por impuesto corriente(nota 6.2.(d))	-	2.002	-	3.035
Impuesto sobre el valor añadido y similares (nota 6.2.(d))	-	234.442	-	-
Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas (notas 6.1.(b) y 6.2.(d))	649.305	163.302	706.770	1.060.941
Deudores por Aportaciones Patrimoniales	-	50.000		
Otros conceptos		3.344		
Total activos	661.629	453.090	720.041	1.063.976
Pasivos				
Pasivos por impuesto corriente	-	-	-	158
Pasivos por impuesto diferido	2.850.144	-	2.620.864	-
Impuesto sobre el valor añadido	-	199	-	87
Seguridad Social	-	15.946	-	19.168
Retenciones	-	11.884	-	11.227
Otros conceptos	-	263	-	201
Total pasivos	2.850.144	28.292	2.620.864	30.841

(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 2011 y 2010 el grupo está integrado por la Entidad, la sociedad Fidalia, S.A.U. y la sociedad Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A.U. (EMFESA).

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 2011 y 2010 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

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

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011**

conciliación del ejercicio 2011 es la que se presentará tras la oportuna aprobación de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2011.

2011 - Miles de euros							
	Cuenta de Pérdidas y Ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto			Total
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total	
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			(297.287)			517.321	220.034
Correcciones por Impuestos sobre Sociedades			965			229.280	230.245
Saldo de ingresos y gastos antes de Impuestos sobre Sociedades			(266.321)			746.601	450.279
Diferencias permanentes	3.155	(17)	3.138	-	-	-	3.138
Diferencias permanentes de los ajustes de consolidación	13.706	(11.894)	1.812	14.753	-	14.753	16.565
Diferencias temporarias							
- Con origen en el ejercicio	48.550	-	48.550	-	(833.637)	(833.637)	(785.087)
- Con origen en el ejercicio (de ajustes de consolidación)	-	-	-	9.213	(26)	9.187	9.187
- Con origen en ejercicios anteriores (de ajustes de consolidación)	-	-	-	544	-	544	544
- Con origen en ejercicios anteriores	-	(76.048)	(76.048)	62.536	-	62.536	(13.512)
Total diferencias temporarias			(27.498)			(761.370)	(788.782)
Ajustes de consolidación del grupo fiscal (eliminación de dividendos internos EMFESA)			(1.542)				(1.542)
Base imponible agregada del grupo:			(320.411)			(16)	(320.427)
Del grupo fiscal:							
ADIF							(300.164)
Fidalia, S.A.U.							1.156
Emfesa							1.253
Redalsa							62

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

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

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011**

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

	Miles de euros			
	2011		2010	
	Activos por impuesto corriente	Pasivos por impuesto corriente	Activos por impuesto corriente	Pasivos por impuesto corriente
Cuotas líquidas de sociedades con base imponible positiva	(19)	-	-	(536)
Retenciones y pagos cuenta	2.021	-	3.035	378
	<u>2.002</u>	<u>-</u>	<u>3.035</u>	<u>(158)</u>

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

	2011 - Miles de euros			
	Cuentas de Pérdidas y Ganancias		Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
- De ajustes de consolidación				
Por operaciones de cobertura de flujos de efectivo y otros ajustes de sociedades puestas en equivalencia	-	-	9.213	-
Por eliminación de márgenes internos al Grupo	-	-	-	-
Por subvenciones, donaciones y legados de sociedades puestas en equivalencia	-	-	-	(26)
- Por deterioros de valor	22.561	-	-	-
- Por pensiones	17.226	-	-	-
- Por subvenciones, donaciones y legados	-	-	-	(826.804)
- Resto	8.763	-	-	(6.833)
Diferencias temporarias con origen en el ejercicio	<u>48.550</u>	<u>-</u>	<u>9.213</u>	<u>(833.663)</u>
- De ajustes de consolidación				
Por operaciones de cobertura de flujos de efectivo y otros de sociedades puestas en equivalencia	-	-	2	-
Por subvenciones, donaciones y legados de sociedades puestas en equivalencia	-	-	542	-
- Por amortizaciones	-	(53)	-	-
- Por deterioros de valor	-	(28.405)	-	-
- Por pensiones	-	(47.507)	-	-
- Por subvenciones, donaciones y legados	-	-	62.536	-
- Resto	-	(83)	-	-
Diferencias temporarias con origen en ejercicios anteriores	<u>-</u>	<u>(76.048)</u>	<u>63.080</u>	<u>-</u>

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

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011**

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

El detalle de las diferencias permanentes es como sigue:

Miles de euros				
	2011 - Cuenta de pérdidas y ganancias		2010 - Cuenta de pérdidas y ganancias	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
De ajustes de consolidación				
Eliminación de dividendos internos	10.418		11.711	
Participación en resultados por puesta en equivalencia y otros conceptos	3.288	(11.894)		(13.470)
Otros gastos no deducibles	3.104	-	1.388	-
Agrupaciones de interés económico	-	(17)	-	(18)
Resto	51	-	65	-
Diferencias permanentes	<u>16.861</u>	<u>(11.911)</u>	<u>13.164</u>	<u>(13.488)</u>

Adicionalmente en el ejercicio 2011 se han producido diferencias permanentes imputadas directamente al patrimonio neto según el siguiente detalle:

Miles de euros		
	2011 - Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto	
	Aumentos	Disminuciones
De ajustes de consolidación		
Por eliminación de márgenes internos al Grupo	14.753	-
Diferencias permanentes	<u>14.753</u>	<u>-</u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

	Miles de euros	
	2011	2010
Impuesto corriente	19	856
Impuesto diferido	(984)	(364)
	(965)	492

La Entidad Dominante optó por integrar en la base imponible correspondiente al ejercicio 2008 todo el saldo neto negativo que resultaba de los ajustes contables por la primera aplicación del Plan General de Contabilidad según las disposiciones transitorias 26ª y 28ª del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades.

El importe de 723 miles de euros de ingreso por impuesto sobre beneficios reconocido en la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2011 corresponde a la suma de 375 miles por el crédito fiscal de la Entidad aplicado para compensar el efecto impositivo de la integración en la consolidación fiscal de la base imponible positiva de la sociedad EMFESA, 347 miles para compensar el efecto impositivo de la integración en la consolidación fiscal de la base imponible positiva de la sociedad FIDALIA y mil euros por la contabilización de las retenciones imputadas por la Agrupación Europea de Interés Económico AVEP.

El importe de 363 miles de euros de ingreso por impuesto sobre beneficios reconocido en la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2010 corresponde a la suma de 294 miles por el crédito fiscal de la Entidad aplicado para compensar el efecto impositivo de la integración en la consolidación fiscal de la base imponible positiva de la sociedad EMFESA, 68 miles por el crédito aplicado a la base imponible positiva de la sociedad FIDALIA después de compensación de sus bases imponibles negativas de ejercicios anteriores y mil euros por la contabilización de las retenciones imputadas por la Agrupación Europea de Interés Económico AVEP.

Las bases imponibles negativas de ejercicios anteriores pendientes de compensar, así como sus importes, origen y plazos de reversión son los que siguen:

Ejercicio	Entidadde origen	Milesde euros	Plazo máximo para compensar
1999	Renfe	53.941	2014
2000	Renfe	67.838	2015
2001	Renfe	27.796	2016
2004	GIF	49.741	2019
2005	ADIF	136.217	2020
2006	ADIF	111.783	2021
2007	ADIF	93.289	2022
2008	ADIF	40.718	2023
		581.323	

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

Las bases imponible negativas del período 1999 - 2001 corresponden, de acuerdo con lo dispuesto en la Orden Ministerial FOM/2909/2006, al 50% de las bases imponible atribuidas a RENFE en dicho período.

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

<u>Ejercicio</u>	<u>Entidad de origen</u>	<u>Miles de euros</u>	<u>Plazo máximo para compensar</u>
2007	ADIF	2.223	2014
2008	ADIF	3.768	2015
2009	ADIF	3.452	2016
2010	ADIF	3.321	2017
2011	ADIF	2.663	2018
		<u>15.427</u>	

Asimismo las deducciones pendientes de aplicar para incentivar la realización de determinadas actividades, en concreto por Innovación Tecnológica, que tiene la Entidad Dominante, son los siguientes:

<u>Ejercicio</u>	<u>Entidad de origen</u>	<u>Miles de euros</u>	<u>Plazo máximo para</u>
2001	GIF	1.216	2016
2002	GIF	673	2017
2003	GIF	692	2018
2004	GIF	405	2019
2005	ADIF	115	2020
2006	ADIF	195	2021
2007	ADIF	710	2022
2008	ADIF	556	2023
2009	ADIF	631	2024
2010	ADIF	469	2025
2011	ADIF	377	2026
		<u>6.039</u>	

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

El epígrafe de pasivos por impuesto diferido cuyo plazo de realización o reversión es superior a 12 meses corresponde a los impuestos diferidos

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

derivados de subvenciones de capital que a 31 de diciembre de 2011 y 2010 ascendía a 2.850.144 y 2.620.864 miles de euros, respectivamente.

El movimiento registrado durante los ejercicios 2011 y 2010 de los activos por impuesto diferido cuyo periodo de reversión es superior a doce meses, es como se detalla a continuación:

	2011 - Miles de Euros			
	Saldo a 31.12.10	Adiciones	Reversiones	Saldo a 31.12.11
Diferencias temporarias deducibles	13.271	-	(947)	12.324

	2010 - Miles de Euros			
	Saldo a 31.12.09	Adiciones	Reversiones	Saldo a 31.12.10
Diferencias temporarias deducibles	19.161	-	(5.890)	13.271

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

2011 Datos en miles de euros					
	Fondos COHESION	Fondos FEDER	Fondos RTE	Otras subvenciones de capital	Total
Saldos al 31 de diciembre de 2010	1.898.457	571.459	70.864	80.084	2.620.864
Adiciones en 2011	45.416	165.608	10.907	26.109	248.040
Imputación a resultados del ejercicio (subvenciones de capital) (Nota 18)	(9.642)	(5.631)	(156)	(3.331)	(18.760)
Saldos al 31 de diciembre de 2011	1.934.231	731.436	81.615	102.862	2.850.144

2010 - Miles de euros					
	Fondos COHESION	Fondos FEDER	Fondos RTE	Otras subvenciones de capital	Total
Saldos al 31 de diciembre de 2009	1.865.902	562.688	58.074	52.306	2.538.970
Adiciones en 2010	41.517	14.437	13.026	29.904	98.884
Variaciones de perímetro	-	-	-	(24)	(24)
Imputación a resultados del ejercicio (subvenciones de capital) (Nota 18)	(8.962)	(5.666)	(236)	(2.102)	(16.966)
Saldos al 31 de diciembre de 2010	1.898.457	571.459	70.864	80.084	2.620.864

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

(b) Impuesto sobre el valor añadido

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 nuevamente recurrida por la Entidad Dominante ante la Sala de lo Contencioso - Administrativo de la Audiencia Nacional.

La Audiencia emitió sentencia el 11 de septiembre de 2008, en la que estimó la pretensión de la Entidad Dominante. En ejecución de ésta, 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 fueron registrados en el ejercicio 2009.

Sin embargo, la Agencia Tributaria, en su acuerdo de ejecución de sentencia, no reconoció el derecho de la Entidad Dominante a percibir intereses de demora sobre una base de 92.079 miles de euros al considerar que se trataba de una devolución derivada de la normativa del propio tributo. El importe estimado por los intereses de demora de la cuantía anterior ascendió a 45.453 miles de euros. La Entidad Dominante promovió incidente de ejecución de sentencia ante la Audiencia Nacional, ésta sin resolver sobre el fondo de la cuestión, al entender que los intereses de demora no formaban parte del recurso inicial de la Entidad Dominante, ha instado a la Agencia Tributaria a practicar una nueva notificación a ADIF que incluya los medios de impugnación en vía administrativa. La Agencia volvió a notificar el 17 de diciembre de 2010 a la Entidad Dominante el Acuerdo de Ejecución de la sentencia indicando que cabía la impugnación en vía administrativa del

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

cálculo de los intereses de demora. La Entidad Dominante interpuso el 21 de diciembre de ese año, reclamación económica-administrativa ante el TEAC contra el anterior cálculo.

Del mismo modo que en los casos anteriores, en aplicación de la Orden FOM 2909/2006 de 19 de septiembre, caso de prosperar la pretensión del Adif, le correspondería un 50% de la cantidad reclamada, es decir 22.727 miles de euros. La Dirección de la Entidad Dominante no ha registrado en los ejercicios 2011 y 2010 importe alguno a cobrar por este concepto al estimar que a la fecha de formulación de las cuentas anuales existen dudas razonables sobre la resolución a favor de la Entidad Dominante de esta reclamación.

Por su parte, al amparo del artículo 110 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, la Entidad Dominante presentó, el 25 de marzo de 2010, ante la Audiencia Nacional incidente de extensión de efectos de la sentencia de 11 de septiembre de 2008 por el concepto IVA, correspondientes a los ejercicios 1998 a 2000, a los ejercicios 2001 al 2004. La Audiencia mediante auto de 29 de septiembre de 2010 estimó la pretensión de esta Entidad Dominante. A 31 de diciembre de 2010 ADIF estimó un derecho de cobro por este concepto por importe de 444.033 miles de euros, de los cuales un total de 5.526 miles de euros corresponden a intereses de demora devengados desde el 25 de septiembre de 2010 hasta el 31 de diciembre de 2010.

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

En fecha 2 de noviembre de 2011, para cumplir el auto citado de 29 de septiembre de 2010, la Entidad Dominante firma Acta de Inspección en conformidad. Derivado de lo anterior, a fecha 14 de diciembre de 2011, ADIF percibe de la Agencia Tributaria un total de 505.325 miles de euros, de los cuales 446.366 miles de euros corresponde a cuotas de IVA y 58.959 miles de euros a intereses de demora. De estos importes, en aplicación de la Orden FOM 2909/2006 de 19 de septiembre, le corresponde a Renfe Operadora un 50%. A 31 de diciembre de 2011 la Entidad Dominante transfirió a Renfe Operadora por este concepto un total de 240.000 miles de euros.

Asimismo, la Entidad Dominante solicitó el 20 de abril de 2006, como sucesora universal de la Entidad Dominante pública empresarial GIF, la devolución de 555.349 miles de euros correspondientes a las cuotas soportadas por el impuesto sobre el valor añadido en la adquisición de bienes y servicios para la construcción de diversas líneas de alta velocidad durante los ejercicios 2001 a 2004 que no habían sido deducidas, con base en la sentencia de 6 de octubre de 2005 del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas. El 14 de marzo de 2007 la Entidad Dominante suscribió un acta de conformidad, correspondiente a los ejercicios 2002 a 2004, por importe de 435.856 miles de euros más intereses de demora. La

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

Agencia Tributaria notifico acuerdo desestimatorio sobre la solicitud de devolución de las cuotas de IVA no deducidas del ejercicio 2001 por considerar prescrito el derecho de la Entidad Dominante. El anterior Acuerdo fue impugnado ante el TEAC, que mediante resolución de 22 de junio de 2010 estima la pretensión de la Entidad Dominante y declara no prescrito el derecho a solicitar la devolución de las cuotas de IVA soportadas no deducidas del ejercicio 2001. Como consecuencia de lo anterior, la Dependencia de Control Tributario y Aduanero de la Delegación Central de Grandes Contribuyentes de la Agencia Tributaria inició, con fecha 29 de diciembre de 2010 procedimiento de comprobación e investigación de la solicitud presentada el 20 de abril de 2006.

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

(c) Ejercicios abiertos a inspección

Al 31 de diciembre de 2011, el Grupo tiene abiertos a inspección para el Impuesto sobre el Valor Añadido los ejercicios 2008 a 2010 y para el Impuesto sobre Sociedades los ejercicios 2007 a 2010.

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 2011 y 2010, es como sigue:

	Miles de euros	
	2011	2010
Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios	362.515	318.231
Canon por utilización de la red ferroviaria de interés general	289.218	250.257
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias	73.297	67.974
Prestaciones de servicios de consultoría y asistencia técnica	4.749	9.413
Regeneración/Reciclaje de material ferroviario	19.259	16.945
Ingresos por administración de la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado	711.311	802.919
Ingresos por actuaciones de inversión en la Red de Titularidad del Estado	547.299	863.229
Tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros (nota 1(f))	16.026	15.399
	1.661.159	2.026.136

La distribución de las principales magnitudes de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada para los ejercicios 2011 y 2010 por los segmentos de actividades que desarrolla el Grupo, se muestra en el cuadro adjunto:

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

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011**

2011 Datos en miles de Euros						
Segmentos de Actividad						
	Administración Red Titularidad Estado	Construcción Red Titularidad Estado	Construcción y Administración Red de Altas prestaciones	Gestión otros activos de Titularidad de ADIF	Otros	Total
Importe neto de la cifra de negocios	750.364	317.872	477.031	91.884	24.008	1.661.159
Aprovisionamientos	(58.638)	(31.302)	(5.740)	(54.257)	(178)	(150.115)
Gastos de personal	(368.746)	(16.556)	(39.954)	(259.777)	(3.995)	(689.028)
Amortizaciones	(27.570)	-	(175.479)	(112.432)	(733)	(316.214)
Pérdidas, deterioros y variaciones de provisiones	(20)	235	60	(4.816)	9.774	5.234
Resultado de explotación	(8.334)	21.577	(104.935)	(14.856)	15.926	(90.622)

2010 Datos en miles de Euros						
Segmentos de Actividad						
	Administración Red Titularidad Estado	Construcción Red Titularidad Estado	Construcción y Administración Red de Altas prestaciones	Gestión otros activos de Titularidad de ADIF	Otros	Total
Importe neto de la cifra de negocios	844.072	574.013	492.945	88.747	26.358	2.026.136
Aprovisionamientos	(62.791)	(47.663)	(6.449)	(40.291)	(702)	(157.896)
Gastos de personal	(390.601)	(18.557)	(38.560)	(263.292)	(4.102)	(715.113)
Amortizaciones	(24.360)	-	(141.328)	(107.926)	(485)	(274.099)
Pérdidas, deterioros y variaciones de provisiones	137	-	6	9.401	(43)	9.501
Resultado de explotación	57.363	(3.474)	(73.695)	(9.611)	215.455	186.038

Los segmentos de actividad se han definido siguiendo las directrices del art 45 del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario y en el art 37 Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. En ellos se establece que ADIF aplicará un régimen de contabilidad separada de sus actividades según sean de construcción de infraestructuras ferroviarias, administración de éstas o de la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares. Dentro de la contabilidad relativa a la administración de infraestructuras ferroviarias, se distinguirá entre las infraestructuras ferroviarias de su titularidad y las de titularidad estatal cuya administración le haya sido encomendada.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

Otros incluye, fundamentalmente aquellas actividades que el Grupo presta a través de sus sociedades dependientes y los resultados de naturaleza excepcional acaecidos durante el ejercicio. Principalmente son servicios de regeneración y reciclaje de material ferroviario, consultoría en obras e instalaciones y prestación de servicios de asistencia técnica.

(a) Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios

El detalle de los ingresos por liquidación de cánones ferroviarios devengados en el ejercicio 2011 y 2010 desglosado por las distintas modalidades establecidas en la Orden FOM/898/2005, es el siguiente:

	Miles de euros	
	2011	2010
Canon por utilización de infraestructura (nota 1(f))	289.218	250.257
Canon de acceso	1.981	1.897
Canon por reserva de capacidad	118.530	105.535
Canon de circulación	78.630	68.771
Canon por tráfico	90.077	74.054
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones (nota 1(f))	73.297	67.974
Canon por utilización de estaciones	62.066	58.676
Canon por estacionamiento y utilización de andenes	7.009	6.024
Canon por utilización de vías de apartado	81	80
Canon de paso por cambiadores de ancho	3.784	2.918
Canon por utilización dominio público ferroviario	357	276
	362.515	318.231

A 31 de diciembre de 2011 se encuentran pendientes de liquidación y cobro cánones ferroviarios por un importe total de 8.401 miles de euros (véase nota 6.2 (b)).

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

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

Corresponde a los ingresos devengados en los ejercicios 2011 y 2010 por las obras de inversión realizadas por ADIF por cuenta del Estado en la Red Ferroviaria de su titularidad de acuerdo con el Contrato - Programa 2007-2010 y otras disposiciones (véase notas 1 (c), (d), (e) y (f)) cuyo importe por tipo de actuación es el siguiente:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

(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	
	2011	2010
Inversiones realizadas en la Red Convencional (C-P 2007-2010)	300.467	542.781
Inversiones realizadas en el Tramo Ourense - Santiago de la L.A.V. a Galicia (C-P 2007-2010)	219.398	275.487
Inversiones realizadas en la red de titularidad del Estado en Cataluña	11.076	39.536
Inversiones Plan Dinamización Economía y Empleo	16.358	5.425
Inversiones Plan Modernización Estaciones	-	-
	547.299	863.229

(15) Otros ingresos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2011 y 2010 adjunta, es como sigue:

	Miles de euros	
	2011	2010
Alquileres y servicios	169.430	180.919
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	7	6
Ingresos operadores ferroviarios:	435.714	361.180
Arrendamientos y servicios	3.760	7.061
Reparaciones y conservación	2.827	3.939
Servicios complementarios	-	2.206
Servicios en terminales	49.593	44.388
Suministros (*)	292.217	237.550
Servicios en estaciones	56.290	57.259
Prestación de servicios informáticos	8.120	7.738
Otros ingresos	22.907	1.039
Otros	16.371	46.714
	621.522	588.819

(*) 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, locales y otras propiedades por importe de 110.406 miles de euros en el ejercicio 2011 y de 93.377 miles de euros en el 2010, generados por activos incluidos básicamente 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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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 2011 y 2010 adjunta es el siguiente:

	Miles de euros	
	2011	2010
Sueldos, salarios y asimilados	531.871	557.914
Cargas sociales	155.808	154.492
Provisiones	1.349	2.706
	689.028	715.112

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

	Miles de euros	
	2011	2010
Seguridad Social a cargo de la empresa	144.312	143.395
Retribuciones a largo plazo mediante sistemas de aportación definida	276	224
Otros gastos sociales	11.220	10.873
	155.808	154.492

El número medio de empleados durante los ejercicios 2011 y 2010, distribuido por categorías, es como sigue:

Categoría	Número medio de empleados	
	2011	2010
Personal de alta dirección	5	7
Personal de estructura	1.902	1.961
Mandos Intermedios	2.591	2.652
Personal Operativo	9.036	9.393
	13.534	14.013

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

El desglose por sexos y categorías de la plantilla del Grupo a 31 de diciembre de 2011 se muestra en el siguiente cuadro:

Categoría	Número de empleados a 31 de diciembre de 2011		
	Hombres	Mujeres	Total
Personal de alta dirección	5	2	7
Personal de estructura	1.463	413	1.876
Mandos Intermedios	2.217	342	2.559
Personal Operativo	7.797	1.108	8.905
	11.482	1.865	13.347

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

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

El desglose por sexos y categorías de la plantilla media del Grupo durante el ejercicio 2011, que tiene una minusvalía superior al 33%, se muestra en el siguiente cuadro:

Categoría	Número de empleados a 31 de diciembre de 2011		
	Hombres	Mujeres	Total
Personal de alta dirección	7	1	8
Personal de estructura	14	3	17
Mandos Intermedios	20	3	23
Personal Operativo	126	23	149
	167	30	197

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

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

(17) Otros gastos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2011 y 2010 adjunta, es como sigue:

	Miles de euros	
	2011	2010
Inversiones en la Red de titularidad del Estado	495.331	786.161
Reparaciones y conservación de la infraestructura	399.089	383.526
Energía de tracción	226.771	183.225
Servicios de atención a viajeros	54.866	74.728
Suministros	49.141	44.121
Servicios de profesionales independientes	3.192	15.442
Alquileres y cánones	26.364	27.690
Gastos ligados al tráfico	9.705	4.382
Publicidad y relaciones públicas	8.463	10.221
Gastos de viaje	5.052	6.837
Transportes	5.458	8.344
Otras reparaciones y conservación	14.858	9.732
Primas de seguros	4.910	5.212
Otros gastos de explotación	25.213	35.433
Servicios Externos	1.328.413	1.595.054
Tributos	8.040	17.569
Pérdidas, deterioro y variación de prov. operac. comerciales	4.934	(2.934)
	1.341.387	1.609.689

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

La cuenta "Inversiones en la Red de Titularidad del Estado" incluye el coste de las obras de inversión devengadas en los ejercicios 2011 y 2010 en la referida red de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2011	2010
Inversiones realizadas en la Red		
Convencional recogidas en el C-P 2007-2010	255.525	470.466
Inversiones realizadas en el tramo Ourense-Santiago de la L.A.V. a Galicia recogidas en el CP 2007-2010	214.564	270.862
Inversiones realizadas en la Red		
Convencional de titularidad del Estado en Cataluña al amparo de los Convenios suscritos y de las disposiciones al respecto	21.797	35.402
Actuaciones recogidas en el Plan de Dinamización para la economía y el empleo	3.445	9.431
Actuaciones realizadas para el Plan de Modernización de Estaciones	-	-
	495.331	786.161

Adicionalmente, en el epígrafe de "Aprovisionamientos" se incluyen 31.302 miles de euros y 47.660 miles de euros correspondientes a los materiales utilizados en la ejecución de las inversiones realizadas en los ejercicios 2011 y 2010 en la Red Convencional de Titularidad del Estado, respectivamente.

Debido a que la auditoría de cuentas anuales de 2011 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 2011 y 2010 es como sigue:

	Miles de euros	
	Total Ingresos	
	2011	2010
Fondos de Cohesión	32.141	29.874
Feder.	18.770	18.887
R.T.E.	521	789
Otras subvenciones	11.104	7.005
	62.536	56.555

De los importes registrados por este concepto a 31 de diciembre de 2011 y de 2010, 43.776 miles de euros en el ejercicio 2011 y 39.589 miles de euros en el ejercicio 2010, corresponderían a subvenciones de capital reconocidas en el Patrimonio (véase nota 10), así como 18.760 miles de euros y 16.966 miles de euros del efecto impositivo de las referidas subvenciones en los ejercicios 2011 y 2010, respectivamente (véase nota 13).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

(19) Resultados Excepcionales

La rúbrica "Resultados excepcionales" recoge en el ejercicio 2011, básicamente los importes cobrados en dicho ejercicio de la Hacienda Pública por intereses de demora y cuotas de IVA no deducible soportados por RENFE en los ejercicios 2001 a 2004, y no registrados en años anteriores.

El desglose por conceptos del importe registrado en resultados excepcionales en el ejercicio 2011 es el siguiente:

	Miles de euros
Cuotas RENFE 2001,2002,2003,2004,importe líquido ADIF	3.930
Intereses de demora por cuotas de IVA, importe líquido ADIF	22.785
Otros	8
	<u>26.723</u>

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

	Miles de euros
Cuotas RENFE 2001, 2002, 2003 2004, importe líquido ADIF	219.254
Cuotas GIF 2001	119.205
Menos:	
Valor neto contable a 31/12/2010 de activos puestos en explotación	(132.163)
Regularización de IVA de bienes de inversión (2006-2009)	(12.313)
	<u>193.983</u>

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

(20) Gastos financieros

El detalle de estos epígrafes de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2011 y 2010 es como sigue:

	Miles de euros	
	2011	2010
Por deudas con terceros	224.287	97.593
Intereses de préstamos a corto plazo	1.203	654
Intereses de préstamos a largo plazo	205.230	91.000
Intereses de liquidación en contratos de obra	1.290	1.043
Intereses de demora en expropiaciones	16.495	4.610
Otros gastos financieros	69	286
Gastos financieros por actualización de provisiones	4.495	19.285
	<u>228.782</u>	<u>116.878</u>

Los gastos financieros por actualización de provisiones corresponden básicamente a la dotación por el efecto financiero devengado en el ejercicio 2011 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 1.533 miles de euros, 1.739 miles de euros y 1.421 miles de euros respectivamente. (véase nota 11)

En el ejercicio 2010 los gastos financieros por actualización de provisiones para riesgos y gastos corrientes y no corrientes correspondieron básicamente a los conceptos de "Fondo para pagos derivados del ERE 2006-2010", "Premio de permanencia" y "Fondo para viajes de ocio del personal pasivo" por importes de 8.010 miles de euros, 3.376 miles de euros y 6.819 miles de euros respectivamente.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

(21) Ingresos financieros

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2011 y 2010 es como sigue:

	Miles de euros	
	2011	2010
De participaciones en instrumentos de patrimonio	10	9
De terceros	10	9
De valores negociables y otros instrumentos financieros	23.710	47.059
Intereses de inversiones financieras temporales	1.624	6.893
Intereses de cuentas corrientes	10.281	7.556
Intereses cargados a clientes	3.892	225
Ingresos financieros de créditos (nota 6.2(a))	198	(600)
Otros ingresos financieros	7.715	32.985
Incorporación al activo de gastos financieros (nota 4(c))	68.481	20.582
	92.201	67.650

El importe recogido en la cuenta de “Intereses financieros de créditos” corresponde a los ingresos devengados en los ejercicios 2011 y 2010 como consecuencia de la aplicación del método de valoración del coste amortizado a los créditos comerciales y no comerciales (véase nota 3(h)).

El epígrafe “Otros ingresos financieros” recoge en el ejercicio 2011, entre otros, el importe de los intereses devengados en dicho ejercicio, correspondientes a ADIF derivados de la aplicación de la sentencia de 6 de junio de 2005 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea por importe de 3.990 miles de euros. Por el mismo concepto, en el ejercicio 2010 se incluyó una estimación de los intereses devengados y pendientes de cobro hasta el 31 de diciembre del referido ejercicio por valor de 32.258 miles de euros.

(22) Información Medioambiental

Al 31 de diciembre de 2011 y 2010 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 2011 y 2010 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 2011.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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

A 31 de diciembre de 2011, el Consejo de Administración estaba formado por doce miembros, su Presidente, la Secretaria del Consejo, y diez vocales, de los cuales tres eran mujeres y nueve hombres. En el ejercicio 2011, los importes por asistencia a las reuniones de dicho órgano devengados por los Consejeros ascienden a 117 miles de euros . No existen saldos con los miembros del Consejo de Administración.

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

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 2011 ni en 2010 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 2011 por la alta dirección de la Entidad Dominante ascienden a un total de 1.198 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 2011.

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

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

(24) Gestión de riesgos financieros

El Grupo está expuesto a diversos riesgos de mercado financiero, como consecuencia tanto de su actividad como de la deuda tomada para financiar la construcción de las nuevas líneas de alta velocidad. Los riesgos más

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

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.

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

(25) Compromisos y contingencias

Los avales concedidos a terceros por la Entidad Dominante a 31 de diciembre de 2011 y a 31 de diciembre de 2010 ascienden a 17.849 miles de euros y 18.411 miles de euros respectivamente.. La Dirección de la Entidad no espera que surjan pasivos exigibles de cuantía significativa, como consecuencia de las referidas garantías.

La Entidad Dominante ha emitido comfort letter a favor de diversas sociedades participadas en relación con las operaciones de financiación suscritas por aquellas mediante las cuales se compromete a realizar, en función de su participación en el capital social, las actuaciones pertinentes para que las entidades acreditantes obtengan garantías respecto al reembolso de las obligaciones contraídas. Este riesgo se ha evaluado en un importe que ascendía a 31 de diciembre de 2011 a 414,08 millones de euros y a 300,27 millones de euros a 31 de diciembre de 2010, de acuerdo con los saldos dispuestos por las citadas sociedades a dichas fechas y con la participación de ADIF en su capital.

A continuación se presenta un detalle por sociedades de las referidas garantías:

Cifras en miles de euros						
Sociedades	Operación de financiación			Riesgo asumido por ADIF		
	Importe concedido	Importe dispuesto a 31/12/2011 (a)	Importe dispuesto a 31/12/2010	Porcentaje de participación (b)	Importe riesgo a 31/12/2011 (c) = (a) * (b)	Importe riesgo a 31/12/2010
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	485.000	399.935	378.570	37,50%	149.976	141.964
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	300.000	119.965	112.630	37,50%	44.987	42.236
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	220.000	134.917	61.660	37,50%	50.594	23.123
Gijón Integración del Ferrocarril, S.A. Gijón al Norte	36.000	26.700	12.790	12,50%	3.338	1.599
Barcelona-Sagrera Alta Velocitat, S.A.	350.000	133.265	62.140	37,50%	49.974	23.303
Cartagena Alta Velocidad S.A.	7.000	128	0	50,00%	64	0
Murcia Alta Velocidad, S.A.	10.000	1.677	240	50,00%	839	120
Palencia Alta Velocidad, S.A.	12.000	900	0	50,00%	450	0
Alta Velocidad Alicante Nodo Transporte, S.A.	90.000	35.180	3.000	37,50%	13.193	1.125
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	400.000	146.744	68.360	37,50%	55.029	25.635
Subtotal Sociedades Integración FFCC	1.910.000	999.411	699.390		368.442	259.104
Bilbao Ria 2000, S.A.	230.000	200.665	152.990	10,00%	20.066	15.299
Nuevos Espacios Comerciales, S.A. (NECSA)	64.760	63.515	64.680	40,00%	25.406	25.872
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.	4.750	425	0	40,00%	170	0
Subtotal Otras sociedades	299.510	264.605	217.670		45.643	41.171
TOTAL	2.209.510	1.264.016	917.060		414.085	300.275

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

Las sociedades cuyo objeto social es la integración del ferrocarril en las ciudades, en función del volumen económico y complejidad técnica de las obras que deberían afrontar en los próximos ejercicios, así como considerando la dificultad existente para determinar el valor futuro de los suelos, que han recibido o recibirán a cambio de las citadas obras, en el actual contexto del mercado inmobiliario, podrían ver condicionada su capacidad para recuperar la totalidad de los costes en que finalmente incurran. En este sentido, la Dirección de ADIF, conjuntamente con los diferentes accionistas de cada una de las sociedades está trabajando, en función del avance real de las obras, en la racionalización de las actuaciones de inversión que han de acometer aquellas con la finalidad de que sean sostenibles desde un punto de vista económico financiero, considerando la situación del mercado inmobiliario. En todo caso, y con la excepción de Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. (en lo sucesivo ZAV), el valor de mercado de los activos inmobiliarios destinados a la financiación de las referidas obras, con la información disponible a la fecha de formulación de estas cuentas anuales, permitiría a las diferentes sociedades el cumplimiento de sus obligaciones frente a terceros.

No obstante lo anterior, ZAV tenía suscrita una póliza de crédito sindicada con diversas entidades financieras, que fue garantizada por sus accionistas mediante el otorgamiento de comfort letter en función de su participación en el capital social. A 31 de diciembre de 2011, dicha póliza tenía un límite vigente de disposición de 320 millones de euros, que fue incumplido por la Sociedad que no pudo afrontar la devolución de un importe de 80 millones de euros, que estaba vencido a esa fecha. Como consecuencia de las negociaciones mantenidas con las entidades acreditantes, la Sociedad obtuvo en el ejercicio 2012 una ampliación del plazo, mediante novación de la operación, hasta el día 2 de abril, que nuevamente fue incumplido, alcanzándose finalmente un acuerdo para que los accionistas de la Entidad realicen aportaciones a la Sociedad para la devolución del citado importe. Con esta finalidad en el ejercicio 2012, ADIF se ha comprometido a la concesión de un préstamo participativo a ZAV por un total de 30 millones de euros, aproximadamente, que corresponden al 37,5%, del importe impagado, de acuerdo con su participación en el capital de la Sociedad. En consecuencia, ADIF ha reconocido a 31 de diciembre de 2011 una obligación de pago y un derecho de cobro frente a la Sociedad por importe de 30 millones de euros, aproximadamente, que se han registrado en los epígrafes de "Deudas con empresas multigrupo y asociadas" del pasivo corriente y de "Inversiones en empresas multigrupo y asociadas" del activo no corriente, respectivamente. Asimismo, los accionistas se han comprometido a conceder un préstamo participativo a la Sociedad, en proporción a su participación en el capital social, para el pago de los gastos financieros devengados por la póliza de crédito sindicada durante el ejercicio 2012.

En la actualidad y considerando el vencimiento final de la operación a 31 de diciembre de 2012, la Sociedad y sus accionistas están negociando con las entidades acreditantes una restructuración de la financiación con el objetivo de adecuar su cancelación a las circunstancias de ZAV, ampliando su período de duración. La Dirección de ADIF considera que se alcanzará un acuerdo, como consecuencia de dicho proceso, que permitirá a la Sociedad, con el apoyo de sus accionistas, afrontar sus obligaciones.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

Por otra parte, como consecuencia del deterioro del valor de los activos inmobiliarios destinados para la venta de que es titular ZAV, dicha sociedad ha incurrido en unas pérdidas adicionales de aproximadamente 105,6 millones de euros, de los cuales, en función de los compromisos adquiridos y su participación en el capital social de la referida entidad, ADIF deberá asumir un total de 39,6 millones de euros.

Asimismo, las Sociedades Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S. A, Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. y Valladolid Alta Velocidad 2003, S. A. han reconocido pérdidas como consecuencia de la valoración de diversas operaciones de cobertura de tipos de interés vinculadas con la financiación suscrita antes mencionada, que suponen a 31 de diciembre de 2011 que dichas entidades presentan patrimonio neto negativo. En consecuencia, ADIF, de acuerdo con los compromisos adquiridos y su participación en el capital social de las referidas sociedades, deberá asumir un total de 8.257 miles de euros.

Tanto las pérdidas como consecuencia de deterioro de los activos inmobiliarios anteriormente expuesta como las pérdidas derivadas de operaciones de cobertura descritas en el párrafo precedente han supuesto que las sociedades asociadas presenten un patrimonio neto negativo a 31 de diciembre de 2011. Como consecuencia de este hecho se ha reconocido como "Otras provisiones para riesgos y gastos" el importe de los citados fondos propios negativos de acuerdo con los compromisos adquiridos y la participación de la Entidad Dominante en dichas Sociedades según se detalla en las notas 5(a) y 11.

Finalmente cabe indicar que ADIF ha emitido comfort letter a favor de COMFERSA para garantizar una línea de avales por un importe máximo de 1,3 millones de euros, siendo el riesgo para la Entidad de 0,66 miles de euros.

(26) Hechos posteriores

Con fecha 20 de julio de 2012, se ha aprobado el Real Decreto 22/2012, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios. Este Real Decreto prevé en su artículo 2, la extinción del entidad pública empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (en adelante, FEVE) con fecha 31 de diciembre de 2012, subrogándose ADIF y RENFE Operadora en los derechos y obligaciones de aquella y asumiendo la titularidad de los bienes que, a la fecha de entrada en vigor de esta norma, estén adscritos o pertenezcan a la entidad que se extingue. El traspaso se efectuará a su valor contable.

Mediante Orden del Ministerio de Fomento se determinará la adscripción a ADIF o a RENFE Operadora de los bienes, derechos y obligaciones de FEVE, en función de su actual adscripción a la infraestructura o las operaciones.

Asimismo, mediante Orden del Ministerio de Fomento se determinarán los trabajadores que deban integrarse en ADIF y RENFE Operadora.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2011

También a través de orden ministerial se fijarán las cuantías de los cánones correspondientes a las líneas ferroviarias y a la utilización de las estaciones u otras instalaciones procedentes de la extinción de FEVE y cuya administración se encomienda a ADIF.

En Madrid, a 17 de Septiembre de 2012



Fdo.: Enrique Verdeguer Puig
Presidente

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

**Información de empresas del grupo, multigrupo y asociadas
31 de diciembre de 2011
(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	KPMG	ADIF	100%	100%	29.298	Control efectivo
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	Enajenación y manipulación de materiales innecesarios	Ernst & Young	ADIF	100%	100%	874	Control efectivo
REDALSA, S.A.	Soldadura y regeneración de carril	Deloitte	ADIF	52%	52%	188	Control efectivo
Total participaciones en empresas de grupo						30.360	
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	Deloitte	ADIF	51%	51%	2.657	Control conjunto
Alta Velocidad ESPAÑA-PORTUGAL, AEIE	Estudios técnicos, económicos y financieros de los Corredores Oporto-Vigo y Madrid-Lisboa-Oporto	KPMG	ADIF	50%	50%	1.614	Control conjunto
Total participaciones multigrupo						4.271	
Cartagena AVE, S.A.	Integración Alta Velocidad en Cartagena	KPMG	ADIF	50%	50%	300	Influencia Significativa
Murcia AVE, S.A.	Integración Alta Velocidad en Murcia	KPMG	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	Pricewaterhouse Coopers	ADIF	40%	40%	14.530	Influencia Significativa
Nuevas Estaciones Ferroviarias, S.A.	Gestión Inmobiliaria	Pricewaterhouse Coopers	ADIF	40%	40%	160	Influencia Significativa
Promociones Residenciales Sofetral, S.A.	Gestión inmobiliaria	ECT	ADIF	40%	40%	1.399	Influencia Significativa
Tricefalo, S.A.	Gestión inmobiliaria	Ernst & Young	ADIF	40%	40%	3.606	Influencia Significativa
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	Gestión inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	120	Influencia Significativa
Terralbina Inmobiliaria, S.A.	Gestión inmobiliaria	Arnaudit	ADIF	40%	40%	841	Influencia Significativa
Águilas Residencial, S.A.	Gestión inmobiliaria	MAG Auditores	ADIF	40%	40%	720	Influencia Significativa
Residencial Langa, S.A.	Gestión Inmobiliaria	Goldwyns	ADIF	40%	40%	140	Influencia Significativa
Centro Estación Miranda, S.A.	Gestión Inmobiliaria	IMAFI Auditores	ADIF	40%	40%	1.200	Influencia Significativa
Desarrollo Inmobiliario Castilla-La Mancha, S.A.	Gestión Inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	481	Influencia Significativa
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.	Gestión Inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	6.720	Influencia Significativa
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A.	Gestión Inmobiliaria	True Fair	ADIF	40%	40%	3.801	Influencia Significativa
León Alta Velocidad 2003, S.A.	Integración Alta Velocidad en León	KPMG	ADIF	37,50%	37,50%	229	Influencia Significativa
Logroño Integración Ferrocarril 2002, S.A.	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Logroño	KPMG	ADIF	37,50%	37,50%	225	Influencia Significativa
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	Integración Alta Velocidad en Valencia	KPMG	ADIF	37,50%	37,50%	225	Influencia Significativa
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Valladolid	KPMG	ADIF	37,50%	37,50%	225	Influencia Significativa
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	Integración Alta Velocidad en Zaragoza	CGM Auditores	ADIF	37,50%	37,50%	11.475	Influencia Significativa
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A.	Integración Alta Velocidad en Alicante	KPMG	ADIF	37,50%	37,50%	225	Influencia Significativa
Barcelona Sagrera Alta Velocitat S.A.	Integración Alta Velocidad en Barcelona	Pricewaterhouse Coopers	ADIF	37,50%	37,50%	225	Influencia Significativa
Almería Alta Velocidad, S.A.	Integración Alta Velocidad en Almería	-	ADIF	37,50%	37,50%	225	Influencia Significativa
A.V. Vitoria Gasteizko Abiadura Handia, S.A.	Integración Alta Velocidad en Vitoria	-	ADIF	50,00%	50,00%	300	Influencia Significativa
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	Redacción de Proyectos de Ingeniería civil e industrial de índole ferroviaria. Asesoramiento en función de consulting	KPMG	ADIF	41,37%	41,37%	15.955	Influencia Significativa
INECO Transportmex	Redacción de Proyectos de Ingeniería civil e industrial de índole ferroviaria. Asesoramiento en función de consulting	Meraz, Romero, Trejo y Asoc SC	ADIF	25%	25%	36	Influencia Significativa
Consorcio AE La Meca-Medina		-	ADIF	21,50%	21,50%	13	Influencia Significativa
Otras		-	ADIF	-	-	310	Influencia Significativa
Total participaciones en empresas asociadas						64.644	
TOTAL						99.275	

Este anexo forma parte integrante de la nota 3 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2011 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 2010
(Expresado en miles de euros)**

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

Este anexo forma parte integrante de la nota 3 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2011 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 2011
(Expresado en miles de euros)

	Saldos al 31.12.2010	Altas	Trasposos	Bajas	Reclasificaciones (*)	Saldos al 31.12.2011
Edificios y Otras Construcciones	2.022.016	-	256.226	(4.698)	-	2.273.544
Terrenos y Bienes Naturales	1.640.338	148.793	411	(682)	3.230	1.792.090
	<u>3.662.354</u>	<u>148.793</u>	<u>256.637</u>	<u>(5.380)</u>	<u>3.230</u>	<u>4.065.634</u>
Amortización acumulada Edificios y otras construcciones	(562.582)	(53.246)	-	1.055	-	(614.773)
Deterioro de valor edificios y terrenos	(9.256)	(439)	-	45	-	(9.650)
Total Valor Neto Edificios y construcciones	3.090.516	95.108	256.637	(4.280)	3.230	3.441.211
Instalaciones de la vía	19.311.975	147	1.134.593	(8.970)	-	20.437.745
Amortización acumulada Instalaciones de la vía	(1.769.762)	(216.896)	-	7.962	-	(1.978.696)
Deterioro de valor instalaciones de vía	(14.916)	(72)	-	-	-	(14.998)
Total Valor Neto Instalaciones de la vía	17.527.297	(216.821)	1.134.593	(1.008)	-	18.444.061
Otras instalaciones técnicas y maquinaria	6.174	2	-	(4)	-	6.172
Amortización acum. Inst. técnicas y maq.	(5.442)	(4)	-	3	-	(5.443)
Deterioro de valor Otras inst. téc. y maq.	(79)	-	-	-	-	(79)
Total Valor Neto Otras inst. téc. y maq.	653	(2)	-	(1)	-	650
Elementos de transporte	273.971	435	3.301	(401)	-	277.306
Amortización acumulada Elementos de transporte	(195.534)	(11.013)	-	164	-	(206.383)
Total Valor Neto elementos de transporte	78.437	(10.578)	3.301	(237)	-	70.923
Otro inmovilizado material	236.110	5.555	11.281	(451)	-	252.495
Amortización acumulada Otro inmovilizado Material	(183.029)	(18.946)	-	484	-	(201.491)
Total Valor Neto Otro inmovilizado Material	53.082	(13.391)	11.281	33	-	51.004
Total Valor Neto Instalaciones técnicas elementos de transporte y otro inmovilizado material	17.659.468	(240.792)	1.149.175	(1.213)	-	18.566.638
Obra en curso	9.726.869	3.655.879	(1.405.812)	-	(41.412)	11.935.524
Total Inmovilizado Material Neto	30.476.853	3.510.195	-	(5.493)	(38.182)	33.943.373
Inmovilizado Intangible Bruto	126.213	14.801	-	-	-	141.014
Amortización Inmovilizado Intangible	(83.068)	(9.399)	-	-	-	(92.467)
Total Inmovilizado Intangible Neto	43.145	5.402	-	-	-	48.547
Inversiones Inmobiliarias	391.812	15.968	4.030	(179)	-	411.631
Amortización inversiones Inmobiliarias	(73.476)	(6.325)	-	65	-	(79.736)
Inversiones Inmobiliarias en curso	-	4.905	(4.030)	-	9.463	10.338
Total Inversiones Inmobiliarias Netas	318.336	14.548	-	(114)	(9.463)	342.233

Este anexo forma parte integrante de la nota 4 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2011 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 2010
(Expresado en miles de euros)

	Saldos al 31.12.2009	Altas	Trasposos	Bajas	Bajas por variaciones del perímetro	Reclasificaciones (*)	Saldos al 31.12.2010
Edificios y Otras Construcciones	1.735.619	-	299.701	(3.366)	-	(9.938)	2.022.016
Terrenos y Bienes Naturales	1.433.297	206.212	564	1.305	-	(1.040)	1.640.338
	3.168.916	206.212	300.265	(2.061)	-	(10.978)	3.662.354
Amortización acumulada Edificios y otras construcciones	(525.971)	(42.416)	-	2.951	-	2.854	(562.582)
Deterioro de valor edificios y terrenos	(9.301)	45	-	-	-	-	(9.256)
Total Valor Neto Edificios y construcciones	2.633.644	163.841	300.265	890	-	(8.124)	3.090.516
Instalaciones de la vía	15.597.919	-	3.847.448	(3.920)	-	(129.472)	19.311.975
Amortización acumulada Instalaciones de la vía	(1.600.084)	(182.366)	-	2.458	-	10.230	(1.769.762)
Deterioro de valor instalaciones de vía	(14.916)	-	-	-	-	-	(14.916)
Total Valor Neto Instalaciones de la vía	13.982.919	(182.366)	3.847.448	(1.462)	-	(119.242)	17.527.297
Otras instalaciones técnicas y maquinaria	6.928	90	-	-	(844)	-	6.174
Amortización acum. Inst. técnicas y maq.	(5.832)	(217)	-	-	607	-	(5.442)
Deterioro de valor Otras inst. téc. y maq.	(119)	40	-	-	-	-	(79)
Total Valor Neto Otras inst. téc. y maq.	977	(87)	-	-	(237)	-	653
Elementos de transporte	271.362	-	1.966	(107)	-	750	273.971
Amortización acumulada Elementos de transporte	(181.746)	(14.983)	-	105	-	1.090	(195.534)
Total Valor Neto elementos de transporte	89.616	(14.983)	1.966	(2)	-	1.840	78.437
Otro inmovilizado material	215.686	1	24.610	(155)	(1.052)	(2.980)	236.110
Amortización acumulada Otro Inmovilizado Material	(166.363)	(20.155)	-	150	659	2.680	(183.029)
Total Valor Neto Otro Inmovilizado Material	49.323	(20.153)	24.610	(5)	(393)	(300)	53.081
Total Valor Neto Instalaciones técnicas elementos de transporte y otro inmovilizado material	14.122.835	(217.589)	3.874.024	(1.469)	(630)	(117.702)	17.659.468
Obra en curso	10.346.442	3.623.824	(4.174.289)	(8.325)	-	(60.783)	9.726.869
Total Inmovilizado Material Neto	27.102.921	3.570.075	-	(8.904)	(630)	(186.609)	30.476.853
Inmovilizado Intangible Bruto	107.829	19.086	-	-	(702)	-	126.213
Amortización Inmovilizado Intangible	(75.800)	(7.736)	-	-	468	-	(83.068)
Total Inmovilizado Intangible Neto	32.029	11.350	-	-	(234)	-	43.145
Inversiones Inmobiliarias	317.279	77.985	-	(391)	-	(3.061)	391.812
Amortización inversiones Inmobiliarias	(68.902)	(5.239)	-	330	-	335	(73.476)
Total Inversiones Inmobiliarias Netas	248.377	72.746	-	(61)	-	(2.726)	318.336



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

**INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO
EJERCICIO 2011**



ÍNDICE

1. Nuevo modelo ferroviario.....	1
1.1. El 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. Contrato Programa/Convenio entre la AGE y Adif.....	6
1.4. Actuaciones básicas de desarrollo del modelo ferroviario.....	8
2. Actuaciones en las diversas áreas de actividad.....	11
2.1. Red de alta velocidad.....	11
2.2. Red convencional.....	20
2.3. Circulación.....	23
2.4. Estaciones de viajeros.....	25
2.5. Servicios logísticos.....	26
2.6. Patrimonio y urbanismo.....	28
2.7. Telecomunicaciones y energía.....	30
3. Actividad económica.....	32
3.1. Ingresos y gastos consolidados.....	32
3.2. Inversiones de Adif.....	34
3.3. Ejecución del Contrato Programa AGE-Adif.....	36
3.4. Financiación de la Unión Europea.....	41
3.5. Contratación.....	44
3.6. Participaciones de Adif.....	46
4. Otras actuaciones de gestión.....	49
4.1. Actividades de I+D+i y eficiencia energética.....	49
4.2. Seguridad.....	52
4.3. Calidad y medioambiente.....	55
4.4. Recursos humanos.....	59
4.4.1 Adif.....	59
4.4.2 Resto de sociedades del grupo.....	62
4.5. Convenios y acuerdos con Renfe Operadora.....	62
4.6. Otros convenios y acuerdos de colaboración.....	63
4.7. Proyectos internacionales.....	65
5. Hechos posteriores.....	68
6. Consejo de Administración de Adif.....	70



1. NUEVO MODELO FERROVIARIO

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

1.1.1 EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

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

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

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



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

1.1.2 ENTIDADES DEL GRUPO

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

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

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

La participación de Adif en esta sociedad a 31 de diciembre de 2011 es del 100%.

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

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

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



- REDALSA, S.A.

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

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

- FIDALIA

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

1.1.3 OTRAS PARTICIPACIONES SIGNIFICATIVAS

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



Nombre	Actividad	Porcentaje de Participación
Alta Velocidad ESPAÑA–PORTUGAL, AEIE	Estudios técnicos, económicos y financieros de los Corredores Oporto–Vigo y Madrid–Lisboa–Oporto	50%
Cartagena AVE, S.A.	Integración Alta Velocidad en Cartagena	50%
Murcia AVE, S.A.	Integración Alta Velocidad en Murcia	50%
Palencia Alta Velocidad, S.A.	Integración Alta Velocidad en Palencia	50%
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)	Almacenamiento, depósito y distribución de mercancías	40,34%
Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	Gestión inmobiliaria	40%
Nuevas Estaciones Ferroviarias, S.A.	Gestión Inmobiliaria	40%
Promociones Residenciales Sofetral, S.A.	Gestión inmobiliaria	40%
Tricefalo, S.A.	Gestión inmobiliaria	40%
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	Gestión inmobiliaria	40%
Terralbina Inmobiliaria, S.A.	Gestión inmobiliaria	40%
Águilas Residencial, S.A.	Gestión inmobiliaria	40%
Residencial Langa, S.A.	Gestión Inmobiliaria	40%
Centro Estación Miranda, S.A.	Gestión Inmobiliaria	40%
Desarrollo Inmobiliario Castilla–La Mancha, S.A.	Gestión Inmobiliaria	40%
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.	Gestión Inmobiliaria	40%
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A.	Gestión Inmobiliaria	40%
León Alta Velocidad 2003, S.A.	Integración Alta Velocidad en León	37,50%
Logroño Integración Ferrocarril 2002, S.A.	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Logroño	37,50%
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	Integración Alta Velocidad en Valencia	37,50%
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Valladolid	37,50%
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	Integración Alta Velocidad en Zaragoza	37,50%
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A.	Integración Alta Velocidad en Alicante	37,50%
Barcelona Sagrera Alta Velocitat S.A.	Integración Alta Velocidad en Barcelona	37,50%
Almería Alta Velocidad, S.A.	Integración Alta Velocidad en Almería	37,50%
A.V. Vitoria Gasteizko Abiadura Handía, S.A.	Integración Alta Velocidad en Vitoria	50,00%
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	Redacción de Proyectos de Ingeniería civil e industrial de índole ferroviaria.	41,37%
INECO Transportmex	Asesoramiento en función de consulting Redacción de Proyectos de Ingeniería civil e industrial de índole ferroviaria.	25%
Consorcio AE La Meca–Medina	Asesoramiento en función de consulting	21,50%

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. CONTRATO PROGRAMA/CONVENIO ENTRE LA AGE Y EL ADIF

El artículo 4 del Real Decreto 2395/2004 por el que se aprueba el Estatuto de la entidad establece que los Ministerios de Economía y Hacienda y de Fomento, en aplicación de lo previsto en el artículo 22.2 de la Ley del Sector Ferroviario, podrán encomendar al Adif la administración de infraestructuras ferroviarias que sean titularidad del Estado, estableciendo las directrices básicas que hayan de presidir dicha encomienda, señalando objetivos y fines que se deben alcanzar, determinando los niveles de inversión y la cuantía de las aportaciones económicas del Estado, a efectos de su inclusión en la correspondiente Ley de Presupuestos Generales del Estado.

Los referidos extremos se plasmarán mediante convenio o contrato programa. Este garantizará la coherencia y continuidad de la gestión de la red cuya titularidad pertenece al Estado, contemplará los resultados de la misma y comprometerá el correspondiente apoyo financiero. Además, podrá atribuir al Adif, de acuerdo con la ley del Sector Ferroviario, respecto de los bienes de dominio público de titularidad estatal o de aquellos cuya gestión le haya sido atribuida por el Estado, el ejercicio de las facultades de administración, defensa, policía, investigación, deslinde y recuperación posesoria que otorga a la Administración General del Estado la Ley 33/2003 del Patrimonio de las Administraciones Públicas, y la facultad de establecer el régimen de uso de los mismos y de otorgar las autorizaciones, arrendamientos y demás títulos que permitan su eventual utilización por terceros. En el mismo se determinarán, también, los ingresos que por la gestión convenida tenga derecho a percibir el Administrador.

Con fecha 16 de febrero de 2007 se firmó el contrato-programa AGE-Adif 2007-2010, modificado con fecha 18 de diciembre. Respecto del año 2011, con objeto de dar continuidad a las actuaciones de Adif en la Red de titularidad del Estado, con fecha 30 de diciembre de 2010 se procedió a la prórroga del vigente para el primer semestre del año y con fecha 18 de noviembre de 2011 se autorizaron por el Consejo de Ministros la aprobación de los convenios con la AGE y SEITSA para la promoción de inversiones en la red de titularidad del Estado para dicho año y para la administración de la RTE en el segundo semestre. También en dicha fecha se autorizó por el Consejo de Ministros un convenio con la AGE para la gestión y mantenimiento de la RTE durante el primer semestre de 2012.

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, por un lado, en 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.

Compromisos de Adif

A través de este contrato programa, la Administración General del Estado se compromete a realizar las aportaciones económicas que figuran en el mismo. 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 la entidad.
- Llevar a cabo un Plan de Recursos Humanos que adecue la plantilla a las necesidades y objetivos de gestión.
- Efectuar los gastos e inversiones encomendados 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 a la entidad, 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 o 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.

1.4. 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. En 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, que se actualiza anualmente, en el que Adif da a conocer las características de la infraestructura ferroviaria puesta a disposición de las empresas ferroviarias y las condiciones de acceso a la misma. 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.



Descripción de la red

Algunas de las características principales de la RFIG disponible en el año 2011 para la solicitud de adjudicación de capacidad, son:

- Líneas ferroviarias de alta velocidad 2.763 km., de los cuales: 2.212 km son de ancho UIC y mixto y 551 km de ancho ibérico.
- Líneas ferroviarias convencionales 11.090 km, incluidos 18 km de ancho métrico y excluidos los 551 km de alta velocidad de ancho ibérico.
- Estaciones de viajeros, clasificadas en: grandes estaciones (99), estaciones de cercanías y otras estaciones.
- Instalaciones técnicas y logísticas de mercancías, de las cuales 86 se clasifican como principales y 56 en régimen de autoprestación.

Se informa también de las conexiones con otras redes (Portugal y Francia); la tipología de vías (doble o única, electrificada o no); gálibo; límite de carga; rampas; velocidades máximas; longitud máxima de los trenes; suministro de energía; sistemas de seguridad, control de tráfico y comunicaciones; otras instalaciones; etc.

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

Prestación de servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares

Son servicios adicionales, complementarios y auxiliares los definidos como tales en el anexo de la Ley del Sector Ferroviario, que tienden a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario.

Son servicios adicionales el acceso/expedición de trenes a/desde instalaciones. Entre los servicios complementarios se incluyen: suministro de la corriente de tracción, suministro de combustible, maniobras en instalaciones, maniobras de formación/selección, etc. La prestación



de los servicios adicionales en la RFIG y sus zonas de servicio ferroviario será realizada por Adif, estando obligado a prestarlos a solicitud de las empresas ferroviarias.

La prestación de servicios complementarios se efectuará en régimen de derecho privado y podrá ser realizada por nuestra entidad con sus propios medios o mediante gestión indirecta a través de empresas contratistas, empresas que deberán disponer de un título habilitante otorgado por el Ministerio de Fomento (MFOM). Los servicios complementarios que se ofrezca en cada momento, a través de la declaración sobre la red o documento equivalente, serán de obligada prestación a solicitud de las empresas ferroviarias y otros candidatos. También pueden prestarse directamente, a su riesgo y ventura, por empresas prestadoras provistas del preceptivo título habilitante otorgado por el Ministerio de Fomento.

La prestación de servicios auxiliares en la RFIG y las áreas de sus zonas de servicio administradas por nuestra entidad se efectuará en régimen de derecho privado, sin que sea precisa autorización previa del Ministerio de Fomento. En todo caso la empresa prestadora deberá haber suscrito con Adif el correspondiente acuerdo o contrato.

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

Licencias ferroviarias

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

Hasta 31 de diciembre el Ministerio de Fomento ha otorgado para el transporte ferroviario de mercancías licencias de empresa ferroviaria a las siguientes entidades/sociedades: Renfe Operadora, Comsa Rail Transport S.A., Continental Rail S.A., Acciona Rail Services S.A., Activa Rail S.A., Tracción Rail S.A., Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos S.A., Logitren Ferroviaria S.A.U., Arcelormittal Sideral S.A., Ferrocarriles del Suroeste S.A. (FESUR), FGC Mobilitat S.A., Alsa Ferrocarril S.A.U., Guinovart Rail S.A., Ferroviai Railway S.A. y Logibérica Rail S.A.U. De las anteriores, siete que obtuvieron la licencia en el año 2006 han presentado a lo largo de 2011 la documentación pertinente para renovar su licencia, una vez transcurridos cinco años desde su otorgamiento tal y como establece la normativa aplicable, estando a 31 de diciembre cuatro de ellas en el trámite de subsanación de la documentación presentada. Asimismo, tres empresas conservaban la habilitación para la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria como operador distinto de las empresas ferroviarias: Conte Rail S.A., Pecova S.A. y Tramesa 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 del año diez 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., Activa Rail S.A., Logitren Ferroviaria S.A., Ferrocarriles del Suroeste S.A. (FESUR), Alsa Ferrocarril S.A.U. y Logibérica Rail S.A.U.

2. ACTUACIONES EN LAS DIVERSAS ÁREAS DE ACTIVIDAD

2.1. RED DE ALTA VELOCIDAD

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

- Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, encomendada por Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 23 de mayo de 1997. Con posterioridad, el 9 de abril de 1999, se excluye de la encomienda anterior el subtramo Figueres-Frontera Francesa por integrarse éste en el tramo Figueres-Perpignan, en virtud del Acuerdo entre los gobiernos de España y Francia de fecha 10 de octubre de 1995.
- Línea Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo, del Corredor Norte/Noroeste, por acuerdos del Consejo de Ministros de fechas 18 de septiembre de 1998 y 31 de julio de 1999.
- Línea Córdoba-Málaga por Acuerdo de 31 de julio de 1999.
- Línea Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante, por Acuerdo de 17 de septiembre de 1999.
- Línea de alta velocidad León-Asturias, tramo La Robla-Pola de Lena (Variante Pajares), del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02), y tramo Venta de Baños-León-Asturias excluida la Variante de Pajares (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad del País Vasco, del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02), y tramo Valladolid-Burgos-Vitoria (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad Madrid-Extremadura/Frontera Portuguesa, tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres (Acuerdo de 20/12/02) y tramo Cáceres-Mérida-Badajoz (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).



- Línea de alta velocidad del Corredor Mediterráneo, tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia (Acuerdo de 20/12/02) y el tramo límite de la Región de Murcia-ciudad de Murcia (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad Bobadilla-Granada (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de 12 de enero de 2006).
- Línea de alta velocidad Madrid-Galicia, del Corredor Norte/Noroeste, la construcción del tramo Olmedo-Medina-Zamora-Puebla de Sanabria-Lubián-Ourense se encomendó por Resolución de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, de fecha 4 de diciembre de 2009.
- Línea de alta velocidad Zaragoza-Pamplona en el territorio de Navarra, tramo Castejón-Comarca de Pamplona (Resolución de la Secretaría de Planificación e Infraestructuras, de fecha 30 de marzo de 2010).

Las principales actuaciones del año 2011 y la situación al cierre del ejercicio se describen a continuación.

Línea de alta velocidad Centro

a) Túnel de conexión Atocha-Chamartín

El túnel de vía doble en placa y ancho UIC entre las estaciones de Madrid-Atocha y Madrid-Chamartín, de aproximadamente 7 km de longitud, incluye la plataforma, vías, señalización e instalaciones de seguridad y comunicaciones, así como la conexión de las vías con el acceso sur a la estación de Madrid-Chamartín y los trabajos preparatorios en dicha estación para su ampliación con 7 nuevas vías de ancho UIC. La excavación del túnel finalizó en febrero, habiendo finalizado durante el presente ejercicio prácticamente la obra civil en todos los pozos que componen el túnel.

Una vez extraída la totalidad de las piezas que componían la tuneladora que ha horadado el suelo de Madrid durante 9 meses, se ha procedido al relleno de la solera de hormigón, sobre la cual se ejecutarán las vías en placa mediante el sistema de carril embebido EDILON, cuyo inicio está previsto durante el primer trimestre de 2012. Están aprobados técnicamente los proyectos constructivos de superestructura.

b) Túnel provisional en vía única para el by-pass de la futura estación pasante de Atocha

Túnel monotubo de vía única en placa y ancho UIC, conectando el túnel Atocha-Chamartín y la línea de alta velocidad Madrid-Levante, que incluye la plataforma, vía, señalización e instalaciones de seguridad y comunicaciones. Se ejecuta en dos frentes, boca norte y boca sur. En el primero de ellos se ha finalizado la excavación y el hormigonado de hastiales y contrabóveda. El inicio del avance de excavación desde boca sur está previsto para la segunda quincena del mes de enero de 2012.



c) Obras de cuadruplicación de vías entre Atocha y Torrejón de Velasco

Se han dividido en 4 tramos de plataforma (27,2 km) más un tramo de enlace entre las líneas de Levante y Andalucía con dos ramales de unos 7 km de longitud. El trazado alterna tramos con plataforma de nueva ejecución y tramos con plataforma existente y discurre en su mayoría en paralelo a la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Sevilla. Como estructuras relevantes destacar los numerosos viaductos, pasos superiores e inferiores, así como obras de drenaje y reposiciones de servicios afectados.

Respecto de la conexión de las líneas de alta velocidad Madrid-Sevilla y Madrid-Levante, que permitirán el viaje directo entre Sevilla y Levante sin necesidad de parada en Madrid con el consiguiente ahorro de tiempo y mejora de la explotación, el ramal interior se encuentra finalizado, habiéndose publicado la resolución por la que se autoriza su puesta en servicio que se prevé realizar durante el mes de diciembre de 2012, mientras que del ramal exterior destacar que se ha finalizado este año el viaducto mixto que cruza la LAV Madrid-Levante.

Línea de alta velocidad Noroeste

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

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

a) Tramos Olmedo-Zamora-Lubián-Ourense

La construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia, en su tramo entre Olmedo-Zamora-Lubián-Ourense, con una longitud de 344,9 km supondrá un aumento de la seguridad con la disposición del cerramiento perimetral, y la ausencia de pasos a nivel a lo largo de todo el trazado de la nueva línea de alta velocidad. También supondrá un incremento de la capacidad y la regularidad al disponer de doble vía en todo el trayecto, sin olvidar el aumento del confort y un ahorro del tiempo de viaje entre Madrid y Ourense. Las obras se dividen en 43 tramos de plataforma de los que 19 se encuentran adjudicados.

El resto de subsistemas se encuentran en fase de licitación por colaboración público privada (CPP).

El trayecto Olmedo-Zamora de 102,8 km consta de 9 subtramos de los cuales 2 están recibidos, 5 en ejecución y 2 pendientes de licitar. Las estaciones de Medina del Campo y Zamora fase I y II están pendientes de licitar. Las obras consisten esencialmente en la ejecución de 19 viaductos y 2 pérgolas, numerosos pasos superiores e inferiores con el fin de garantizar la permeabilidad territorial.

El trayecto Zamora-Lubián de 140,4 km consta de 9 subtramos, de los cuales 4 están en ejecución, 2 pendientes de iniciar las obras y 2 pendientes de licitar. La estación Puebla de Sanabria está pendiente de licitar.



El trayecto Lubián-Orense de 101,7km consta de 25 subtramos, de los cuales 6 están en ejecución, 6 en licitación y 13 pendientes de licitar. Las estaciones de Puerta de Galicia (A Gudiña) y Ourense están pendientes de licitar.

b) Eje Ourense-Santiago de Compostela

La puesta en servicio el 10 de diciembre de 2011 de la LAV en el eje Ourense-Santiago con una longitud de 87,1 km significa la vertebración socioeconómica de la Comunidad Autónoma de Galicia reduciendo notablemente los tiempos de viaje, 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. Las obras han consistido esencialmente en la ejecución de 40 viaductos, con una longitud total de 19,5 km, y de túneles, con una longitud total de 29,5km, siendo el resto del trazado de la plataforma sobre tierra, tanto de desmonte como en terraplén. Además de las instalaciones de señalización, control de tráfico centralizado, sistemas de protección de tren, instalaciones de telecomunicaciones fijas, protección civil y seguridad e instalaciones móviles GSMR e infraestructura para operadores de telefonía móvil pública.

Ese mismo día se puso en servicio la electrificación entre Santiago de Compostela y A Coruña.

Línea de alta velocidad Norte I

a) Venta de Baños-Burgos-Vitoria

En el presente ejercicio han finalizado en diciembre las obras del tramo Torquemada-Quintana (11,3 km) y están en ejecución los restantes 6 subtramos entre Venta de Baños y la variante de Burgos (64,6 km). Asimismo, como actuaciones relevantes cabe destacar: cale del Túnel del Almendro y la finalización de 5 Viaductos (2 en Pégola) en varios tramos.

En vía y suministros se encuentra en fase de supervisión el proyecto constructivo de la base de montaje y acopio de Villodrigo y se está estudiando la implantación de la base de Miranda de Ebro.

En instalaciones está finalizando la redacción del proyecto de señalización, telecomunicaciones y control de tráfico del tramo Valladolid-Venta de Baños-Burgos y el correspondiente al nudo Norte de Valladolid. El proyecto constructivo de instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R en el tramo Venta de Baños-Burgos está redactado.

En energía el proyecto constructivo de las instalaciones de las líneas aéreas de contacto y sistemas asociados para el tramo Venta de Baños-Burgos está redactado, lo mismo que el proyecto constructivo de la subestación eléctrica de tracción de Buniel y centros de autotransformación. El proyecto constructivo de telemando Venta de Baños-Burgos ha completado igualmente su redacción.

b) Vitoria-Bilbao-San Sebastián

En plataforma ha finalizado el tramo Abadiño-Durango con lo que a final del año están contruidos 8,7 km, manteniendo en obra los 11 restantes (44,6 km) con un grado de avance importante; adjudicado y pendiente de inicio en enero 2012 el tramo Elorrio-Atxondo (3,3 km)



y en diciembre fue aprobado el proyecto constructivo del tramo Atxondo-Abadiño. Se encuentran en fase de redacción, los 2 proyectos de conexión de la línea con la red convencional en Basauri (Bilbao) (6 km) y Vitoria (5 km), que permitirán la puesta en servicio de la misma. Además están en redacción los estudios informativos de Integración del ferrocarril en estas dos capitales. Otras actuaciones relevantes llevadas a cabo han sido el cable de 16 túneles y la finalización de 14 viaductos en distintos tramos.

En vía y suministros se está redactando el proyecto de la base de montaje y acopio de balasto de Vitoria y una instalación para la recepción de carril en Jundiz. En instalaciones se ha iniciado la redacción del proyecto constructivo de enclavamientos, sistemas de protección del tren, control de tráfico centralizado y protección civil y seguridad del tramo Vitoria-Bilbao. Se está completando el proyecto constructivo de instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R e infraestructura a operadores públicos de telefonía móvil de toda la línea. Y en energía continúa la elaboración de los proyectos constructivos de línea aérea de contacto, subestaciones (Tolarieta, Luminabaso y Erretana), centros de autotransformación y telemando de energía.

c) Otras actuaciones: soterramiento del ferrocarril en Logroño

El 18 de diciembre de 2011 se puso en servicio la nueva estación de Logroño como hito fundamental de la fase I del soterramiento, cuyas obras continúan en ejecución y culminarán durante 2012, de cuya fase II se ha finalizado el proyecto constructivo. También está muy avanzado el proyecto de la subestación de tracción eléctrica, estando prevista su finalización en el primer trimestre de 2012.

Línea de alta velocidad Norte II

a) Valladolid – Venta de Baños

Respecto de las obras de plataforma está prevista la entrega de todos los subtramos de la línea entre Valladolid y Venta de Baños para mediados del año 2012. A su vez, las obras de la red arterial de Valladolid están en ejecución y se prevé estarán finalizadas antes de la conclusión del año 2012.

Se están llevando a cabo las labores de suministro de materiales de vía, traviesas, carril y balasto, con finalización prevista en el año 2012.

Los proyectos de instalaciones no ferroviarias (seguridad de túneles), estación fase previa Valladolid (Campo Grande), montaje de vía y protecciones acústicas se encuentran, en su práctica totalidad, ya redactados. Y los proyectos de subestaciones eléctricas, centros de transformación y telemando de energía, línea aérea de contacto, instalaciones de señalización y telecomunicaciones fijas y móviles GSM-R se encuentran pendientes de autorización de licitación.

b) Venta de Baños – Palencia – León

Está prevista la entrega de todos los subtramos de plataforma de la línea entre Palencia y León para mediados del año 2012, habiéndose puesto en servicio la nueva estación de León en



marzo de 2011. También han finalizado las obras de la base de montaje de Villada y la modificación del nudo de Venta de Baños. Las obras de la red arterial de Palencia y el C.R.C. de León se prevé estarán finalizadas en 2012, año en el que también se prevé la finalización de las labores de suministro de materiales de vía, traviesas, carril y balasto.

Los proyectos de adaptación de vías para la entrada de alta velocidad en León, instalación de intercambiadores en la ciudad y perturbaciones de la línea de 25 kv a la red convencional están pendientes de licitación. Y en la misma situación se encuentran los proyectos de montaje de vía y protecciones acústicas. Por último, los proyectos de subestaciones eléctricas, centros de transformación y telemando de energía, línea aérea de contacto, instalaciones de señalización y telecomunicaciones fijas y móviles GSM-R se encuentran pendientes de autorización de licitación.

c) Variante de Pajares

Está prevista la entrega de todos los subtramos de la variante de Pajares a lo largo de 2012, lo mismo que la finalización de las obras complementarias interiores (impermeabilización y andenes) de los túneles de Pajares que se están ejecutando en la actualidad.

Los proyectos correspondientes a las instalaciones de señalización y telecomunicaciones, línea aérea de contacto, subestaciones y centros de transformación y telemando de energía están pendientes de autorización de licitación. Asimismo, los proyectos de montaje de vía y obras civiles complementarias exteriores se encuentran pendientes de licitación, mientras que las instalaciones no ferroviarias (seguridad de túneles) de la variante están en fase de aprobación.

Línea de alta velocidad Noreste

a) Madrid-Zaragoza-Barcelona

La línea ha funcionado con normalidad durante el año 2011, manteniendo los altos estándares de fiabilidad, disponibilidad y puntualidad recurrentes, dando servicio a aproximadamente 5 millones de viajeros durante el presente año.

Entre las actuaciones relevantes durante este año para la mejora de los servicios ofrecidos, destaca la puesta en servicio del nivel 2 de ERTMS entre Madrid y Lleida, que hasta Barcelona está previsto en el primer trimestre de 2012, lo que ha permitido el aumento de la velocidad máxima hasta 310 km/h y la consecuente reducción en los tiempos de viaje ofreciendo trayectos Madrid-Barcelona desde 2h 30min.

b) Barcelona-Figueras

La primera conexión internacional de viajeros en ancho UIC y el corredor de mercancías Puerto de Barcelona/Morrot-frontera francesa, ambos en servicio desde Diciembre del 2010, han completado su etapa de arranque correctamente, estableciéndose una media de 12 circulaciones de mercancías por semana, confirmándose de esta forma el buen funcionamiento de la implantación de tercer carril sobre las líneas convencionales.



Durante el año 2011 se ha avanzado fuertemente en los trabajos necesarios para completar la puesta en servicio del corredor de alta velocidad Barcelona-Figueres. En los 56 km de plataforma pendientes de poner en servicio, ya está finalizada la plataforma y el montaje de vía en 30 km situados entre Girona y Figueres, mientras que en el resto, la infraestructura se encuentra al 95 % de ejecución.

De entre los trabajos realizados durante el ejercicio destaca la finalización de los túneles urbanos ejecutados con tuneladora en los municipios de Barcelona, Girona, y Montcada.

También se ha finalizado otras actuaciones de singular importancia debido a su incidencia sobre el entramado urbano como son la construcción de los corredores de alta velocidad en San Andrés Condal (1,5 km) y los falsos túneles en el Municipio de Montmeló (1,35 km) además de proseguir con los trabajos de construcción de una nueva estación de cercanías en ambos municipios.

En cuanto a los trabajos de electrificación, prácticamente se ha finalizado el tendido de catenaria en el tramo Sant Julià-Figueres.

En relación a la construcción de las tres subestaciones proyectadas y centros de autotransformación asociados al tramo Barcelona-Figueres, cabe destacar la puesta en servicio de la parte de alta tensión de la subestación de Baro de Viver que permitirá energizar la zona sur del tramo Barcelona-Figueres una vez esté realizado el tendido de catenaria, sin embargo aún no se dispone de fecha para la puesta en servicio de las subestaciones de Red Eléctrica que alimentarán las subestaciones Adif de Santa Llogaia y Riudarenes. En consecuencia, la explotación funcionaría provisionalmente con alimentación desde Baró de Viver, Sant Celoni y Le Soler (TP-Ferro), permitiendo un escenario de circulaciones con un tráfico limitado. En caso de fallo de una de las subestaciones, la explotación se vería afectada.

En el ámbito de las instalaciones de control de tráfico, continúan los trabajos de construcción de las instalaciones del tramo bifurcación Mollet-Figueres, incluyendo edificios técnicos, señalización, control de tráfico centralizado, sistemas auxiliares de detección, detectores de caída de objetos y sistemas de suministro de energía en los enclavamientos de bifurcación Mollet, Llinars, Riells, Vilobí D'Onyar y Figueres.

Respecto a las instalaciones de telecomunicaciones, continúan la ejecución de los emplazamientos de GSM-R y la infraestructura para operadores de telefonía móvil pública.

En cuanto a los hitos para el próximo ejercicio, el más destacado es el inicio de pruebas con material rodante homologado, entre Llinars y Figueres, previsto para el último cuatrimestre de 2012.

c) Estación intermodal de La Sagrera

Se ha continuado con avances en las 2 obras contratadas, accesos y estructura, en las que ya se ha realizado una excavación conjunta de más de 500.000 m³. Por otra parte se ha finalizado la redacción de los proyectos constructivos de instalaciones y arquitectura que vestirán la estructura construida mediante las obras en curso.



En este año se ha completado la construcción del nuevo puente del trabajo, que permitirá mediante una solución compatible con la futura estación, dotar de la permeabilidad urbanística necesaria para proceder a la demolición del antiguo, incompatible con la puesta en servicio del corredor Barcelona-Figueras.

d) Otras actuaciones

Destacar la finalización de la construcción del túnel realizado para el soterramiento de la línea convencional a su paso por Montmeló, lo que permitirá la puesta en servicio de la nueva estación durante el primer cuatrimestre de 2012. También destaca la puesta en servicio de la nueva estación de ancho convencional en Riells enmarcada dentro de las obras de construcción de la línea de alta velocidad a su paso por dicha población.

Además se están ejecutando las instalaciones de seguridad y CTC del ramal de mercancías Castellbisbal-Can Tunis-Morrot (tercer carril).

Línea de alta velocidad Sur

a) Córdoba-Málaga

Se encuentran en ejecución las actuaciones de protección de taludes y mejora de infraestructuras y para la puesta en servicio del sistema ERTMS nivel 2 se ha concluido la migración de la plataforma hardware de los RBC's (radio block center), encontrándose el sistema en las pruebas de verificación final previas a las pruebas complementarias de validación tren-vía previstas para abril de 2012.

Se han concluido las siguientes obras: proyecto de estabilización del desmonte 4, tramo 5, Puente Genil-Herrera; proyecto de abastecimiento de agua potable y riego a distintos parajes y núcleos rurales de la Sierra de Abdalajis, término municipal de Álora, Antequera y Valle de Abdalajis; y la rectificación de trazado en el Apeadero de los Pados.

b) Antequera-Granada

Adjudicadas las obras en espera de las expropiaciones en el tramo Guejigares-Variante de Loja de 3,12 km, realizándose obras en los siguientes tramos: nudo de Bobadilla, fase I; nudo de Bobadilla, fase II; nudo de Bobadilla-Antequera; Antequera-Peña de los Enamorados; Peña de los Enamorados-Archidona; Archidona-Arroyo de la Negra; Arroyo de la Viñuela-Quejigares; Tocón-Valderrubio y Pinos Puente-Granada; que hacen un total de 78,5 km. Se ha concluido la construcción de la plataforma en el tramo Arroyo de la Negra-Arroyo de la Viñuela.

c) Madrid-Extremadura

En el tramo Talayuela-Cáceres comenzadas las obras en los siguientes subtramos: Talayuela-Arroyo Santa María; Navalmoral de la Mata-Casatejada; Grimaldo-Casas de Millán; Casas de Millán-Cañaveral; Cañaveral- Embalse de Alcántara; Embalse de Alcántara-Garro villas; Garrovillas-Casar de Cáceres y Casar de Cáceres-Cáceres. Hacen un total de 59,5 km.

Y en el tramo Cáceres-Badajoz comenzadas las obras en el tramo Mérida-Badajoz, subtramo Montijo-Badajoz y tramo Cáceres-Mérida, subtramos Cáceres-Aldea del Cano y Aldea



del Cano-Mérida. Hacen un total de 60,7 km. Se ha concluido la construcción de la plataforma en el subtramo Mérida-Montijo.

d) Murcia-Almería

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

A su vez se encuentran concluidos los siguientes proyectos de construcción de plataforma para acondicionamiento a la alta velocidad en la línea Alcantarilla-Lorca: subtramo Librilla-Alhama, p.k. 13/930 a p.k. 26/105, y subtramo Variante de Totana, p.k. 32/580 a p.k. 41/580.

Línea de alta velocidad Este

a) Albacete-Alicante

Durante el año 2011 continuaron, de acuerdo a la programación prevista, las obras de plataforma del trayecto Albacete-La Encina, quedando las obras de plataforma a disposición del montaje de vía y resto de instalaciones (energía, control de tráfico y telecomunicaciones). En este trayecto se pusieron en servicio, en 2 fases, 41 km de ferrocarril convencional, siendo autorizados por el Ministerio de Fomento en febrero y septiembre. Estas actuaciones permitieron pasar los tráficos a este nuevo trazado, liberando las vías existentes para su reconversión a UIC.

En el trayecto La Encina-Alicante se finalizaron los 2 tramos Caudete-Villena y Villena-Sax, quedando de esta manera concluida la plataforma, a excepción de la entrada a Alicante, obra que fue adjudicada a principios de año.

El montaje de vía está prácticamente concluido, a falta del canal de acceso a Alicante. Y sobre el resto de técnicas se iniciaron las instalaciones, a excepción de señalización y telecomunicaciones fijas. Las obras han sido adjudicadas mediante la fórmula de colaboración público privada en el Consejo de Administración de Adif del mes de octubre, habiéndose firmado el contrato en diciembre.

b) Albacete-Alicante-Murcia

En el año continuaron los trabajos de plataforma de acuerdo a la programación prevista en todo el trayecto, a excepción del último tramo Accesos a la ciudad de Murcia ya concluido y en servicio. Ya han finalizado los trabajos de construcción de la base de montaje de Monforte del Cid y se están ejecutando las obras de cambio de ancho entre Albacete y Almansa y las obras de montaje de vía entre Caudete y Alicante. Asimismo, se ha procedido a la licitación y adjudicación del contrato de colaboración público privada para la redacción de proyectos, ejecución de las obras y mantenimiento de las instalaciones, entre otras, de señalización, telecomunicaciones fijas, control de tráfico centralizado, protección civil y seguridad del tramo Albacete-Alicante.



c) Nudo de La Encina-Xàtiva-Valencia

Han continuado los trabajos del nuevo trazado de red convencional de los tramos del nudo de la Encina-Mogente y Mogente-Alcudia de Crespins y está previsto que finalicen los trabajos de montaje de vía en el tramo Xàtiva-Almussafes.

Como resumen el grado de ejecución de la red de alta velocidad al final del año 2011 se refleja en los cuadros siguientes:

EN SERVICIO	LONGITUD (km)
Madrid-Sevilla	476
Madrid-Barcelona Sants	740
Córdoba-Málaga	155
Zaragoza-Huesca	79
Madrid-Valladolid	201
Madrid-Toledo	21
Madrid-Valencia/Albacete	438
Orense-Santiago	87
Conexión Los Gavilanes	6
TOTAL	2.203

EN DESARROLLO	LONGITUD (km)
Barcelona-Frontera Francesa	56
Madrid-Badajoz-Frontera Portuguesa	262
Eje transversal de Andalucía: Antequera-Granada.	126
Eje Mediterráneo: Castellón-Valencia- Alicante-Murcia-Almería	701
Bilbao-Vitoria-San Sebastián	175
Olmedo-Zamora-Orense	348
Valladolid-Burgos-Vitoria	236
Venta de Baños-Palencia-León-Asturias	280
Otros	110
TOTAL	2.294

2.2. RED CONVENCIONAL

Las tareas básicas de este ámbito de actuación consisten en la construcción y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria propiedad del Estado gestionada por Adif, en base al contrato programa firmado con la Administración General del Estado. Y como objetivo la gestión de estas infraestructuras de forma eficiente y sostenible, tanto desde el punto de vista económico como medioambiental, garantizando siempre a los clientes el mayor grado de seguridad, fiabilidad y disponibilidad de las mismas.

Construcción

Esta actividad engloba tanto la construcción de nuevas infraestructuras como la modernización de los activos de la RFIG, derivadas de encomiendas específicas realizadas por el Ministerio de Fomento o actuaciones puntuales que propone el propio Adif. Entre las actuaciones de nuevo desarrollo realizadas destacan la nueva línea aérea de contacto a 25 kv entre Santiago de Compostela y Coruña, formando parte del nuevo eje Ourense- Santiago de Compostela que se puso en servicio el pasado 10 de diciembre de 2011, la nueva línea de cercanías Sevilla-Benacazón y el nuevo intercambiador en Sagrera Meridiana. Y de las actuaciones de modernizaciones de activos, fundamentales para disminuir costes de mantenimiento y número de incidencias, mencionar la finalización de la modernización de catenaria entre Mataporquera y Reinosa, el inicio de las modernizaciones de catenaria entre Reinosa-Bárcena y Torrelavega-Santander y la finalización de la remodelación de la cabecera



norte de Chamartín (vía y catenaria). Otras obras relevantes han supuesto la supresión de 83 pasos a nivel y la protección de 3 más.

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

- Dirección de Operaciones Centro: acondicionamiento y mejora de acceso a la refinería de Puertollano; nuevo enclavamiento electrónico Brazatortas–Veredas; renovación integral de la cabecera norte de la estación de Madrid–Chamartín; construcción y puesta en servicio de la nueva subestación de tracción de Hortaleza; construcción del sistema de comunicaciones móviles GSM–R de Adif en las cercanías de Madrid, túneles Atocha–Chamartín y la mejora de las bandas de regulación tren tierra del puesto de mando de Chamartín.
- Dirección de Operaciones Sur: renovación de vía e instalaciones de señalización Ronda–San Pablo de Buceite; renovación del trayecto Fregenal de la Sierra–Jabugo; ampliación del servicio de cercanías desde Sevilla hasta Benacazón; ampliación del servicio de cercanías de Sevilla, duplicación de vía hasta La Cartuja, y construcción y puesta en servicio de la nueva subestación de tracción de Salteras.
- Dirección de Operaciones Noreste: nuevos intercambiadores modales de Sagrera–Meridiana (en Barcelona) y Sabadell–Nord; nuevos enclavamientos y bloqueos en el ámbito de los túneles urbanos de Barcelona (Sant Andreu Arenal, Plaza Catalunya, Bifurcación Aragón y Barcelona–Marina); rehabilitación del telemando de energía e instalación del telemando de seccionadores en el ámbito de la gerencia de Barcelona; renovaciones de catenaria: Terrassa–Manresa, Sant Vicenç de Calders–El Prat de Llobregat y Sant Adrià–Sagrera; refuerzo de la línea de suministro de energía a las instalaciones de seguridad de las cercanías de Barcelona; rehabilitación de las instalaciones de protección y alumbrado en los túneles de las cercanías de Barcelona; construcción de la nueva base de mantenimiento de Martorell y Sant Vicenç de Calders; construcción y puesta en servicio de la nueva subestación de tracción de La Sagrera; instalación y puesta en servicio de la nueva subestación móvil de Gerona y nueva subestación de tracción en Sant Adrià del Besós.
- Dirección de Operaciones Norte: renovación integral de vía Valladolid–Venta de Baños; obras complementarias de plataforma y vía en el trayecto Altsasu–Tolosa; renovación total y compensación independiente de catenaria Mataporquera–Reinosa; modernización y compensación de catenaria entre Ávila y Mingorría; rehabilitación y modernización de la línea de contacto Gallur–Castejón; rehabilitación de catenaria en el trayecto Brinkola–Zegama; rehabilitación de catenaria en el trayecto Zegama–Altsasu; rehabilitación de catenaria en el trayecto Barakaldo–Olabeaga; rehabilitación de la subestación eléctrica de Venta de Baños y construcción y puesta en servicio de la nueva subestación de tracción de Burgos–Villalonguejar.



- Dirección de Operaciones Noroeste: electrificación de 61,5 km de vía doble entre las estaciones de Santiago de Compostela y A Coruña; nuevo enclavamiento electrónico de Redondela de Galicia; modernización de la línea aérea de contacto en 22,5 km de vía doble de la red de cercanías de Asturias entre las estaciones de Pola de Lena y Soto de Rey y adecuación y modernización de las instalaciones de señalización en 31,5 km de vía doble de la red de cercanías de Asturias entre las estaciones de Pola de Lena y Oviedo.
- Dirección de Operaciones Este: nuevo acceso red básica de ancho UIC Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana, tramo Albacete-Villar de Chinchilla; reparación de filtraciones en la losa de vía de la estación de Cabanyal, núcleo de cercanías de Valencia Corredor Mediterráneo (fase I); puesta en servicio de la nueva subestación móvil de Chinchilla de Monte Aragón y fiabilización del puesto central del puesto de mando de Valencia Fuente San Luis.

Mantenimiento de la infraestructura

Tiene por misión mantener operativa la red para que el tráfico se gestione de una forma segura y con la máxima regularidad. Las áreas técnicas sujetas al mantenimiento son tres: infraestructura y vía, energía e instalaciones de seguridad y comunicaciones; y los procesos de mantenimiento se agrupan en tres actividades principales: mantenimiento preventivo (programado según estado y controles legales), mantenimiento correctivo y actuaciones de mejora.

A continuación se relacionan diferentes actividades realizadas en 2011: inspección de 307 puentes, 625 trincheras y 42 túneles, y 21 pruebas de carga en puentes; bateo de 3.019 km de vía con medios propios (6 grupos de bateo distribuidos por toda la red convencional); 24.848 km de vía general y de estaciones tratados con desherbado químico; amolado de 310 km de carril; auscultación ultrasónica de 26.363 km de carril; auscultación geométrica de 11.577 km de vía; auscultación de más de 10.300 km de línea aérea de contacto (8.500 km de auscultación geométrica y 1.800 km de auscultación dinámica); inspección visual y termográfica de más de 700 km de línea aérea de contacto en las redes de cercanías; 124 inspecciones reglamentarias y 77 revisiones de subestaciones eléctricas de tracción; inspección de más de 1.300 km de líneas de acometida a subestaciones; y comienzo del despliegue de redes IP metropolitanas en el núcleo de cercanías de Barcelona.

Asimismo, se han replanteado los proyectos constructivos para proceder a renovar los equipos de detectores de caldeo obsoletos de tecnología analógica cuya antigüedad supera en algunos casos los 25 años. Esta actuación contempla igualmente incluir los equipos de detectores de cajas calientes y frenos agarrotados en cada puesto de regulación y control de circulación correspondiente. Y respecto a los equipos grabadores para dar mayor fiabilidad a los sistemas de grabación de audio en todos los puestos de regulación y control de circulación, se ha continuado durante el año con la instalación de equipos redundantes con los anteriormente



puestos en servicio. También se ha continuado este tipo de instalación en 150 gabinetes de circulación, que se suman a la primera actuación del 2006 en 24 gabinetes. Por tanto, cada puesto de mando de red convencional (15 en total) posee grabación de las conversaciones de explotación en dos máquinas independientes y redundadas.

2.3. CIRCULACIÓN

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

- Adjudicación de la capacidad a empresas ferroviarias y candidatos. Se planifican todos los servicios ferroviarios sobre la red, con criterios de óptimo aprovechamiento, desarrollo y mantenimiento de la misma, satisfaciendo al mismo tiempo las necesidades de los operadores ferroviarios y brindándoles un trato no discriminatorio. Se planifican y ajustan los horarios de toda la red, coordinándolos con los recursos de estaciones, intercambiadores de ancho, horarios de las terminales, ventanas de tiempo para mantenimiento, etc., elaborándose los grafiados correspondientes.
- Administración de la circulación de trenes. Las 24 horas de los 365 días del año se prestan los servicios ferroviarios de gestión y control del tráfico en un entorno multioperador con el objetivo de alcanzar el mayor ajuste y cumplimiento del plan de transporte diario prefijado, garantizando en todo momento la circulación segura de los trenes. Esto supone la realización de actividades como el control de acceso a vía regulada, la gestión eficiente de contingencias mediante aplicación de planes alternativos de transporte, la planificación de obras extraordinarias e intervalos de mantenimiento, la transmisión de información a empresas ferroviarias y otros grupos de interés, el establecimiento de alianzas operativas internas y externas, etc., siempre cuantificando y valorando los niveles de servicio alcanzados.

Otro proceso operativo de circulación lo constituye la gestión de 591 estaciones, 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, para lo cual se ha definido un modelo integral de gestión de estas instalaciones. En el año han transitado por estas estaciones más de 8 millones de viajeros. Sobre las mismas se ha desarrollando un plan de modernización que ha permitido realizar múltiples obras de renovación, actuaciones para el aprovechamiento de energías renovables o medidas de ahorro de agua y electricidad, todas ellas con un enfoque doble de mejora: accesibilidad y sostenibilidad.

Respecto del tráfico en el año 2011 en la red de alta velocidad se han gestionado 42,1 millones de km-tren, con un incremento del 14,7% respecto al año anterior, y en la red convencional de ancho ibérico y mixto 145,9 millones de km-tren, con una disminución del



0,1% respecto al año anterior. En estas variaciones ha influido significativamente la entrada en explotación comercial de la línea de alta velocidad de Levante y el trasvase correspondiente de viajeros de la red convencional a la red de alta velocidad.

Tanto en el transporte de viajeros, 161,7 millones de km-tren, como en el transporte de mercancías, 26,3 millones de km-tren, se han mejorado las cifras respecto al año anterior, algo más del 2%. Ha contribuido significativamente al aumento en el transporte de viajeros la mencionada puesta en explotación de la LAV de Levante, y la implantación del producto mercancías de 750 m entre Madrid y Valencia y la conexión de los puertos con la red ferroviaria consecuencia de los convenios firmados con las Autoridades Portuarias, para el aumento del transporte de mercancías.

El desarrollo de las diferentes obras que se están acometiendo tanto en líneas convencionales como en la alta velocidad, conviven frecuentemente con la explotación diaria. El avance de las primeras y la necesaria normalidad de las segundas, suponen un importante esfuerzo en la coordinación y planificación de trabajos, medios técnicos, reprogramación de tráfico y normalizaciones técnicas de cara a las puestas de servicio.

Destacan por su relevancia las siguientes actuaciones:

- Puesta en servicio de la línea de alta velocidad Ourense-Santiago el pasado 11 de noviembre de 2011.
- Nueva variante de cercanías y estaciones Chamartín-Fuente de La Mora-Aeropuerto T4.
- Puesta en servicio del ERTMS nivel 2 entre Madrid-Atocha y Lleida.
- ERTMS cercanías de Colmenar Viejo-Parla en Madrid.
- Albacete-Variante de Alpera LAV Albacete-Alicante. (1ª y 2ª fases)
- Nueva estación provisional de viajeros en Vigo-Guixar, con motivo de la futura entrada de la alta velocidad en Vigo.
- Estación provisional de León, explotación a fondo de saco mientras se ejecutan las obras en la estación para la alta velocidad.
- Electrificación Vigo-Coruña.
- Triangulo de Alicante.
- Línea C2 cercanías Sevilla, duplicación de vía desde la bifurcación de Los Naranjos hasta la estación de La Cartuja, remodelación de la misma y construcción nuevo apeadero de San Jerónimo.
- Estación soterrada de Logroño (alta velocidad).
- Estación de Villanueva en Córdoba (alta velocidad).
- Estación de cercanías de La Sagrera-Meridiana Líneas C-3 y C-4 cercanías Barcelona (2ª fase).
- Estación de cercanías El Cáñamo de la Línea C-1 de cercanías de Sevilla.
- Apeadero Fuente de la Mora líneas C-7 y C-10 de cercanías de Madrid.
- Ampliación del servicio de cercanías de Sevilla hasta el Aljarafe Norte.



- Intercambiador Sabadell–Nord (RENFE – FGC).
- Estación de Intxaurre de la Línea Madrid–Hendaya.
- Variante de Granada–Fuente La Piedra.
- Estación provisional de Gijón y actuaciones en La Calzada y Tremañes (2ª fase).

2.4. ESTACIONES DE VIAJEROS

En el año 2011, se ha contribuido activamente en la puesta en servicio de las nuevas estaciones de Gijón, León, Logroño y en la adaptación de estaciones de la nueva línea de alta velocidad Ourense–Santiago de Compostela– A Coruña.

La calidad de los servicios prestados en las estaciones ha obtenido la valoración global más alta desde que se inició la serie de encuestas en el año 2000, concretamente 7,53 sobre 10; reflejándose también una disminución de las reclamaciones, un 3% inferior con respecto al año 2010. Respecto del servicio Dialoga, diseñado para facilitar la accesibilidad a la información y la comunicación en las estaciones a las personas sordas y con discapacidad auditiva, se ha incrementado el número de estaciones en las que se presta este servicio hasta alcanzar un total de 20: Albacete Los Llanos, Barcelona Sants, Ciudad Real, Córdoba, Cuenca Fernando Zóbel, Girona, Madrid Chamartín, Madrid Puerta de Atocha, Málaga María Zambrano, Oviedo, Requena Utiel, Sevilla Santa Justa, Valencia Joaquín Sorolla, Valladolid Campo Grande, A Coruña, Gijón, León, Ourense, Santiago de Compostela y Vigo Guixar. En el año 2009 destaca la formalización del acuerdo con Renfe Operadora para la prestación de servicios de ayuda a viajeros con discapacidad y movilidad reducida que, contemplando un compendio de servicios, se lleva a cabo bajo la marca "Atendo". Dicho servicio está disponible actualmente en 125 estaciones, en 66 con carácter permanente y en 59 con carácter puntual. Con fecha 18 de noviembre de 2011 y efectos retroactivos a partir de 1 de julio de dicho año, este servicio se presta exclusivamente por Renfe Operadora.

Como actuaciones comerciales destacar la realización de 259 expedientes de contratación de ingresos por alquiler de locales comerciales, figurando en la página web de Adif todos los locales disponibles la inauguración en el nuevo centro Vialia Estación de Albacete de un complejo de cines y el cambio de imagen de la marca Vialia en los 5 centros existentes según el manual de marca.

Dentro del capítulo de obras, las más significativas que se han llevado a cabo han sido la construcción de una nueva estación en Amurrio (País Vasco), la remodelación de la estación de Tarragona (Fase 1), la remodelación de la estación de Algeciras, la rehabilitación de las cubiertas de la estación de Madrid Chamartín, la adaptación de la estación de Ourense para la llegada de la alta velocidad. En cuanto a mejora de la accesibilidad en estaciones, para facilitar el acceso andén–tren, se han recrecido y mejorado los andenes de 11 estaciones. Además para mejorar la accesibilidad a los andenes, se han instalado ascensores en las estaciones de Dos Hermanas y Gandía. Por otro lado se han montado en las estaciones de Madrid Puerta de



Atocha, Madrid Chamartín, Córdoba y Sevilla Santa Justa pavimentos táctiles para la orientación de personas con deficiencias visuales, continuándose extendiendo estos pavimentos al resto de estaciones en los próximos años. Asimismo durante este año se han redactado proyectos para la mejora de la accesibilidad en 36 estaciones, tanto multioperador como de cercanías.

En lo que respecta a inversiones financiadas por el contrato programa con la AGE se ha llevado a cabo el recrecido de los andenes en 5 estaciones de cercanías y se han redactado los proyectos constructivos para la remodelación de 16 estaciones. Dentro del Plan de mejora de la red de cercanías de Cataluña, en lo referente a modernización de estaciones de cercanías y regionales, han finalizado las obras en 24 estaciones, están en ejecución en 10 estaciones y en fase de redacción de proyecto 7 estaciones. Asimismo han finalizado las obras de las estaciones de La Llagosta, Ripoll y Torello financiadas con la Disposición Adicional 3ª del Convenio de Cataluña.

Otros aspectos significativos a resaltar son: la elaboración de un manual donde se recogen los criterios para el desarrollo de una gestión eficiente de las estaciones, apoyándose en la normalización de soluciones; la participación de manera activa en el proyecto Haramain; la implantación y desarrollo del modelo de gestión EFQM y la implantación de medidas de eficiencia energética en 45 estaciones.

2.5. SERVICIOS LOGÍSTICOS

En 2011 se llega a las 60 instalaciones logísticas principales (ILP) con apertura 24H/365D para la recepción y expedición de trenes (70 % del total de ILP), y se alcanza el número de 75 instalaciones que pueden ser gestionadas en régimen de autoprestación, mejorándose los ratios de puntualidad de los servicios prestados por Adif y cumpliéndose los parámetros de seguridad previstos en los objetivos para las instalaciones de mercancías.

En este ejercicio y en cumplimiento de uno de los objetivos establecidos en el Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías en España, que marca como una de sus líneas estratégicas el impulsar acuerdos con cláusulas de calidad entre los agentes intervinientes en el transporte ferroviario de mercancías, se han firmado seis convenios de calidad concertada con B/S/H, TMZ S.L., Tramesa, Activa Rail (2) y Seat en los que se contemplan compromisos de alcance económico con penalizaciones y bonificaciones para ambas partes.

Se han acometido diferentes inversiones para mejorar las instalaciones de Villaverde-El Salobral, Villafría, Vigo-Guixar, A Coruña, Júndiz, Torrelavega y Grisen y dentro del acuerdo de la Comisión Bilateral Generalitat-Estado, se han iniciado las obras de implantación de nuevos enclavamientos electrónicos en los centros logísticos de Tarragona Clasificación y Constantí.

Respecto de la política comercial, se consideró oportuno proponer el mantenimiento de la estructura tarifaria vigente, aprobándose la misma por el Ministerio de Fomento, al objeto de incentivar el transporte de mercancías por ferrocarril, mediante la prestación de servicios más



competitivos y a un menor coste para las empresas ferroviarias, manteniendo las tarifas 2012 sin variación respecto al año 2011, lo que supone un impacto respecto al IPC acumulado en el periodo 2006/2012, del -22,65 %. Asimismo, al objeto de mejorar la oferta a los clientes de Servicios Logísticos se finalizó el nuevo catalogo de servicios auxiliares que se pone a disposición desde enero de 2012 y que figura inserto en la página web de la entidad.

Se finalizaron los estudios sobre los sistemas inteligentes para la automatización de la gestión de las operaciones en las terminales intermodales y del manual operativo para la prestación de servicios en instalaciones logísticas.

Dentro del desarrollo del modelo de los diferentes modelos de gestión, el presente año supuso la adjudicación de la primera iniciativa de colaboración público-privada para el Centro Logístico de Aranjuez, a la agrupación de empresas compuesta por Concesiones Internacionales, S.L. (38%), Laignere Aerologística del Sur, S.L. (8%) y Compañía Logística Acotral, S.A. (7%). La participación de Adif se ha establecido en el 47%.

La prestación de servicios bajo el modelo de riesgo y ventura por terceros, ha supuesto la incorporación de las instalaciones de Villafría y Tarragona, manteniéndose la de Huelva que ya se inició en 2010.

En lo que respecta a la gestión ferroportuaria, el Ministerio de Fomento autorizó la firma de los convenios de conexión a la RFIG de los puertos de interés general, firmándose los relativos a A Coruña, Alicante, Bahía de Algeciras, Castellón, Ferrol, Huelva, Marín, Valencia, Vilagarcía y Ría de Pontevedra, Vigo y Tarragona. Igualmente se encuentran aprobados por el Ministerio de Fomento los de Gijón y Avilés, a expensas de la firma con las respectivas autoridades portuarias. Asimismo, quedaron prorrogados los acuerdos de colaboración suscritos con 17 autoridades portuarias, por los que se encomienda a Adif la prestación de servicios de acceso y expedición de trenes y/o maniobras hacia/desde la red ferroviaria del interior del puerto, en colaboración con el responsable de seguridad en la circulación de la autoridad portuaria. Por último, se inició el desarrollo conjuntamente con Puertos del Estado, de una guía de procedimientos que establece diferentes niveles y fórmulas de gestión coordinada de las infraestructuras y servicios ferroviarios en los puertos.

Con relación a la coordinación fronteriza, se ha establecido un grupo de trabajo bilateral con el administrador ferroviario de la red francesa (RFF), con el objetivo de acordar un nuevo acuerdo de relaciones bilaterales en la gestión de los complejos fronterizos de Irún/Hendaya y Portbou/Cerbère, acorde con el modelo de ordenación del sector ferroviario vigente en cada estado y alineado con el desarrollo de los futuros corredores internacionales de mercancías.

Por último, fruto del convenio firmado con la agencia pública de Puertos de Andalucía se han finalizado los proyectos funcionales de los centros logísticos de Córdoba-El Higuerón y Sevilla-Majarabique. También, y como continuación de los trabajos derivados de la implantación del PEITFM, se han realizado los proyectos funcionales para dotar de intermodalidad a las instalaciones de Vicálvaro y Valencia Fuente San Luis, licitándose para esta



última las obras de prolongación de 4 vías de acceso y expedición, con el fin de posibilitar el tratamiento de trenes de hasta 750m.

2.6. PATRIMONIO Y URBANISMO

Respecto a las operaciones de integración urbanístico-ferroviarias, derivadas del desarrollo de las redes arteriales ferroviarias de alta velocidad, que afectan a un total de catorce ciudades con sociedades mixtas de gestión –salvo Santander/Camargo que aún no está constituida– se estima que en su totalidad los suelos ferroviarios aportados en dichas operaciones generarán algo más de tres millones de metros cuadrados edificables de usos lucrativos. También se ha desarrollado y/o perfeccionado el acuerdo marco de Almería, así como establecido nuevas adendas en Barcelona, para la financiación y/o redacción de estudios, proyectos y ejecución de obras. Y en cuanto a los instrumentos urbanísticos necesarios, se aprobó definitivamente el correspondiente a Cartagena (modificación de planeamiento); estando el planeamiento de desarrollo que afecta a suelos ferroviarios en fase de redacción en Murcia (proyectos de urbanización y reparcelación), Logroño y Valladolid (proyecto de reparcelación), en Valencia (proyecto de urbanización) y en Barcelona (planeamiento diverso de gestión). Por último, se han establecido adjudicaciones de concursos en Palencia para redacción de planeamiento y en Barcelona y Valencia para redacción de proyectos diversos.

En Madrid, se aprobó definitivamente el Plan Parcial de Reforma Interna (PPRI) del proyecto “Prolongación Castellana”, se ratificó y suscribió por las administraciones el convenio urbanístico de gestión y ejecución del PPRI y se acordó la disolución y liquidación del Consorcio Prolongación Castellana. Por Adif y DUCH se inició el proceso de transmisiones de aprovechamientos y abono del canon generado.

En el capítulo de establecimiento de acuerdos con otras administraciones se han formalizado convenios urbanístico-ferroviarios en Aldaia, Alaquás-Xirivella, Andoain, Calella, Cuenca, Ferrol, Granollers, Irún, Madrid (Mirasierra), Montcada i Reixac, Ourense, Salou, Sestao y Sueca. Por otro lado, se ha participado en el inicio de la negociación de convenios urbanísticos en las ciudades de Beniafaió, Huesca, Getafe (Perales del Río), Orihuela, Puerto de Sta. María, Reus y Rincón de Soto.

En el ámbito de la gestión urbanística, se ha participado en el seguimiento de los procesos de revisión y modificación del planeamiento general, así como en los del planeamiento de desarrollo, de aquellos municipios por los que discurren las redes ferroviarias, formulando propuestas, sugerencias y alegaciones en los casos en los que se ha considerado procedente con objeto de conseguir la adecuada calificación de los terrenos administrados por Adif, tanto desde el punto de vista de su idoneidad para el correcto funcionamiento del ferrocarril, como de su integración en el entorno urbano, todo ello de acuerdo con criterios de sostenibilidad económico-social. Así, en cuanto a documentos de información pública del planeamiento, se han efectuado informes y sugerencias a los planes generales o modificaciones



a los mismos, siendo los más representativos, los municipios de Camargo (Cantabria), Cartagena, Cornellá de Llobregat, Irún, Montmeló (Barcelona), San Feliú de Llobregat (Barcelona), Totana (Murcia), Venta de Baños y Villarreal, muchos de ellos donde existe protocolo de integración con motivo de la llegada de la alta velocidad u otras actuaciones similares relacionadas con ello. Como consecuencia de la actuación urbanística sobre los suelos ferroviarios incluidos en los distintos planeamientos, se ha obtenido el cambio de uso de los mismos para un total de 2.122.098 m² de suelo, obteniéndose un total de 2.013.984 m² de techo de usos lucrativos.

Dentro de la actividad de gestión del inventario de bienes inmuebles, se ha continuado el proceso de elaboración del inventario de las nuevas líneas de alta velocidad de Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Madrid-Valladolid y Córdoba-Málaga. También se ha incorporado al inventario la información relativa a edificios en 43 recintos ferroviarios. En lo que respecta al programa anual de mantenimiento, se han actualizado un total de 415 unidades de inventario, de las cuales 242 corresponden a recintos ferroviarios situados en ciudades. Asimismo, dentro del proceso de regularización registral de los terrenos incluidos en el inventario de bienes inmuebles, en 2011 se han elaborado, para su presentación en los registros de la propiedad competentes, 72 certificaciones administrativas de dominio para la inmatriculación o la inscripción registral de las parcelas y fincas registrales a las que se hace mención en dichas certificaciones. Por otra parte, en el plan de gestión patrimonial para el saneamiento físico jurídico de las líneas cerradas o de construcción abandonada, se han inventariando un total de 1.726 km.

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 por Orden FOM 2893/2005, de 14 de septiembre, en el año se han recibido 44 solicitudes de reducción que han dado lugar a la instrucción de otros tantos expedientes, con lo que los expedientes administrativos de solicitud de reducción de línea límite de edificación en tramitación han ascendido a 115, de los que en dicho año se han resuelto 88. 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, los expedientes administrativos incoados en los que se ha informado al indicado Ministerio, han ascendido a 249.

En lo referente a la gestión patrimonial, se han tramitado 879 expedientes de contratos de arrendamiento, habiéndose suscrito 573. También han sido gestionados y tramitada su declaración de innecesariedad para el servicio público ferroviario, por el Consejo de Administración de Adif, un total 52 inmuebles. En este año, se ha alcanzado la adhesión a 157 Juntas de Compensación con una superficie aportada de 5.743.307 m², que tras los trabajos internos desarrollados en el seno de las referidas juntas, traerán como consecuencia patrimonio



calificado con cambio de uso diferente del ferroviario. Y la gestión de las casi 5.649 viviendas antiguas, conforme el plan estratégico 2008–2011, ha culminado con la consecución de los hitos planificados, demoliéndose 22 viviendas ruinosas, saneándose física y jurídicamente 122 viviendas que han sido registradas en el Registro de la Propiedad con el fin de poder gestionar su venta.

En el apartado de Vías Verdes, se firmaron cuatro convenios:

- Vía Verde del Eresma, en sus dos tramos, término municipal de Segovia 5 km, y el resto hasta el término municipal de Olmedo con 52 km.
- Senda del Litoral, 0,3 km, para complementar, con terrenos de Adif, parte del trazado de la Vía Verde en su tramo A Torre y O Ramo.
- Vía Verde Huesca, en el término municipal de Huesca, con una longitud de 2 km.
- Vía Verde Alerre, en el término municipal de Alerre, con una longitud de 1,1 km.

En otro orden, todos los procesos certificados por sistemas de calidad (ISO 9001:2008) han sido renovados por AENOR, asimismo se han realizado todos los trámites necesarios para la adecuación de la documentación del sistema de gestión de calidad para su adaptación a Certadif.

2.7. TELECOMUNICACIONES Y ENERGÍA

Telecomunicaciones

En el año las principales actuaciones en el área de telecomunicaciones han ido dirigidas a incrementar la fidelización de nuestros clientes, adecuando nuestras políticas a sus necesidades comerciales y de calidad técnica. En este contexto, las actuaciones más relevantes han sido:

- Establecimiento de negociaciones con nuestros clientes consecuencia de la nueva política comercial, destinada a responder de forma dinámica a la evolución del mercado de fibra óptica mediante el ajuste de nuestra estructura de tarifas y el establecimiento de un sistema de descuentos por volumen de negocio.
- Firma, al amparo de la mencionada nueva política comercial, de los correspondientes contratos con Vodafone y France Telecom España.
- Aprobación del plan renove de red troncal cuyo objetivo es adecuar nuestra red de fibra óptica a las nuevas necesidades de calidad técnica de nuestros clientes.
- Culminación de las actuaciones de coordinación para la puesta en servicio la telefonía móvil de la LAV Ourense–Santiago antes de la inauguración de la misma.
- Instalación de nuevo cable troncal entre Moreda–Guadix, Barcelona–Massanet y Albox–Lorca, por un total de 173 km.
- Construcción de los parques de telecomunicaciones de Mora y Puigcerdá.
- Análisis del posicionamiento de las Administraciones Públicas en el mercado de la fibra.



Energía

Respecto de la telemedida se ha seguido aumentando el número de puntos de suministro telemedidos, alcanzándose los siguientes datos: 745 subestaciones de tracción y centros de transformación, 1.008 contadores telemedidos y el 97% de validación media de las curvas de datos medidos según criterios de las compañías eléctricas. Asimismo, se licitan y adjudican los 3 lotes restantes que quedaron sin adjudicar durante 2010, correspondientes al concurso de energía telemedida para el año 2012, quedando adjudicados la totalidad de los lotes a los siguientes adjudicatarios: Acciona Green Energy Developments, Alpiq Energía, Hidrocantábrico Energía y Factor Energía

En la red convencional se ha realizado el cambio de transformadores de medida en 10 subestaciones.

La energía libre contratada en mercado libre durante el 2011 ha tenido un coste medio de 100,32 €/MWh en los 745 puntos de suministro telemedidos y de 124,8 €/MWh en los 1.090 puntos de suministro no telemedidos. En cuanto al coste de los 1.147 puntos de suministro contratados a tarifa de último recurso asciende a 3,5 millones de €.

En relación con los operadores-previsión de demanda, se ha realizado la campaña de verificación de la calidad de onda en la subestación de Minglanilla de la LAV Madrid- Este, y modificado las herramientas de cálculo de dimensionamiento eléctrico utilizado en la actualización de contratos técnicos de acceso, para la obtención del certificado del gestor de la red (REE) necesario para que Adif esté autorizado para compensar la energía vertida por el freno regenerativo, en virtud de la disposición adicional duodécima del RD 1011/2009. Asimismo, se ha establecido la especificación funcional del modelo de datos para facturación de medida de energía embargada, para cubrir los requisitos de interoperabilidad en varias infraestructuras eléctricas, el cumplimiento de la normativa europea y la inclusión de información que, más allá de la facturación, sea utilizada para labores de gestión y eficiencia energética.

Combustible

Además de la adjudicación del contrato de suministro de gasóleo B para los años 2012-2013, por un importe de 94,5 millones de €, y del acuerdo marco para el suministro de gasóleo C por 2 años, por importe de 1,4 millones de €, las actuaciones más relevantes han sido:

- La construcción, adecuación y puesta en marcha de las instalaciones de combustible en: Vigo, Irún, Miranda de Ebro, Lleida, Algeciras, Abroñigal y Murcia.
- Protección medioambiental en los puntos de suministro móvil de Alcázar de San Juan y Silla.
- Nuevas redes de agua hidrocarburadas con conexionado al alcantarillado público por requerimientos medioambientales en Badajoz y Zafra.
- El desmantelamiento de las instalaciones de combustibles en: Teruel, Abroñigal, Vigo y Murcia.



3. ACTIVIDAD ECONÓMICA

3.1 INGRESOS Y GASTOS CONSOLIDADOS

En el cuadro adjunto figura la Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada del ejercicio y su comparación con el ejercicio anterior:

CONCEPTO	2011	2010	Variación	Variación
	(millones €)	(millones €)	(millones €)	(%)
Importe neto cifra de negocios	1.661,2	2.026,1	-364,9	-18,0
Trabajos efectuados por la empresa para su inmovilizado	20,5	24,2	-3,7	-15,3
Otros ingresos de explotación	625,3	635,8	-10,5	-1,7
Resultados excepcionales	26,7	193,9	-167,2	-86,2
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	2.333,7	2.880,0	-546,3	-19,0
Aprovisionamientos	-150,1	-157,9	7,8	-4,9
Gastos de personal	-689,0	-715,1	26,1	-3,6
Dotaciones netas para amortización de inmovilizado	-253,7	-217,4	-36,3	16,7
Variación de la provisión de tráfico	10,2	6,5	3,7	56,9
Otros gastos de explotación	-1.341,6	-1.609,7	268,1	-16,7
Resultado por la pérdida de control de participaciones consolidadas	0	-0,4	0,4	-100,0
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-2.424,2	-2.694,0	269,8	-10,0
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-90,5	186,0	-276,5	-148,7
Ingresos financieros	93,0	67,8	25,2	37,2
Gastos financieros	-258,8	-121,2	-137,6	113,5
RESULTADOS FINANCIEROS	-165,8	-53,4	-112,4	210,5
Participación en beneficio de sociedades puestas en equivalencia.	-40,3	13,9	-54,2	-389,9
Deterioro y rdos. por pérdida de influencia significativa en participaciones puestas en equivalencia.	0,3	-0,9	1,2	-133,3
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	-296,3	145,6	-441,9	-303,5
Impuesto sobre beneficios	-1,0	-0,5	-0,5	100,0
RESULTADO DEL EJERCICIO	-297,3	145,1	-442,4	-304,9
Resultado atribuible a socios externos		-0,6	0,6	-100,0
RESULTADO ATRIBUIBLE A LA SOCIEDAD DOMINANTE	-297,3	144,5	-441,8	-305,7



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 2011 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	-257,8	
Sociedades dependientes: EMFESA	0,9	
REDALSA, S.A.	0,0	0,0
FIDALIA	-0,1	
Resultado aportado por sociedades puestas en equivalencia	-40,3	
TOTALES	-297,3	0,0

En relación a Adif, los conceptos y variaciones más significativas respecto del año 2010 se indican a continuación. El resto de entidades se analizan en el apartado 3.6 del presente informe.

En la rúbrica del importe neto de la cifra de negocios se incluyen, además de los cánones ferroviarios regulados por la O.M.FOM/898/2005 y de la tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros, los ingresos por la administración de la red de titularidad del Estado y por inversiones de reposición y mejora en dicha red, conceptos estos últimos que derivan de las aportaciones económicas de la Administración General del Estado que figuran en la prórroga para el presente ejercicio del contrato programa firmado con Adif. Respecto al año 2010 resaltar el incremento de los ingresos de los cánones ferroviarios por la puesta en explotación de la línea de alta velocidad Madrid-Cuenca-Albacete-Valencia al final del ejercicio 2010 y la disminución significativa de los ingresos por las aportaciones del Estado a la administración e inversiones de la red de titularidad del Estado. Por otro lado destacar la disminución de los ingresos de resultados excepcionales, que en el año 2010 fueron relevantes consecuencia de la aplicación de la sentencia en firme de la Audiencia Nacional sobre las cuotas del IVA no deducibles soportadas por RENFE (2001 a 2004) y GIF (2001).

En relación con los gastos de explotación se ha producido una disminución significativa fundamentalmente por la menor actividad en la administración e inversiones en la red de titularidad del Estado gestionada por Adif y por la disminución del resto de gastos de explotación, consecuencia del plan de austeridad establecido para los gastos externos. Por el contrario los gastos de amortizaciones han aumentado por la activación de las inversiones de la línea de alta velocidad Madrid-Cuenca-Albacete-Valencia, además del incremento correspondiente a la utilización del criterio de amortización creciente en progresión geométrica del 3% anual.



La variación en el resultado financiero se ha producido fundamentalmente por las mayores cifras de endeudamiento con entidades financieras, tanto con el Banco Europeo de Inversiones como con entidades privadas, por la activación de gastos financieros derivados de los préstamos suscritos para financiar inversiones y por las dotación de provisiones, entre otras, por el deterioro del valor de la participación en sociedades participadas.

3.2 INVERSIONES DE ADIF

Las cifras económicas de las inversiones realizadas durante el ejercicio 2011, cuotas del IVA soportado incluidas, figuran en los cuadros adjuntos:

LÍNEAS	IMPORTE
	(millones €)
Líneas de Alta Velocidad	4.215,5
Madrid-Levante	995,5
Madrid-Frontera Francesa	717,6
Vitoria-Bilbao-San Sebastián	328,6
Bobadilla-Granada	321,2
Venta de Baños-Palencia-León-Asturias	310,4
Conexión Atocha-Chamartín	288,4
Valladolid-Burgos-Vitoria	286,9
Almería-Región de Murcia	281,4
Variante de Pajares	188,1
Madrid-Extremadura (Navalmoral-Cáceres)	117,7
Estaciones de Alta Velocidad	102,3
Otras inversiones	277,4
Contrato programa y convenios	709,4
Ourense-Santiago	258,8
Resto	450,6
Otros activos propios	159,4
TOTALES	5.084,3

NATURALEZA	IMPORTE
	(millones €)
Plataforma	3.180,1
Vía	331,4
Electrificación	254,6
Instalaciones de telecomunicaciones	61,0
Señalización e Instalaciones de seguridad	274,9
Estaciones /Terminales mercancías	224,6
Equipamientos y resto de actuaciones	757,7
TOTALES	5.084,3



El total de las inversiones supone una disminución del 5,7 % respecto al año anterior.

Respecto de las líneas de alta velocidad en construcción incluyendo Ourense-Santiago, el grado de ejecución de las actuaciones contratadas desde origen a 31 de diciembre de 2011, se refleja en el siguiente cuadro:

LINEAS	CONTRATADO	REALIZADO	REALIZADO
	millones €	millones €	%
Madrid-Frontera Francesa	12.560,8	12.142,4	97
Madrid-Levante	9.582,5	8.731,0	91
Madrid-Valladolid	4.474,6	4.465,9	100
Córdoba-Málaga	2.725,7	2.686,6	99
Variante Pajares	2.986,1	2.707,1	91
Ourense-Santiago	2.090,0	1.953,1	93
Vitoria-Bilbao-San Sebastián	1.208,2	832,0	69
Valladolid-Burgos-Vitoria	809,8	553,6	68
Bobadilla-Granada	1.102,3	728,0	66
Venta de Baños-Palencia-León-Asturias	758,4	634,9	84
Conexión Atocha-Chamartín	646,7	471,2	73
Almería-Región de Murcia	653,0	550,3	84
Madrid-Extremadura	834,6	418,4	50
Madrid-Galicia	584,4	73,0	12
Estaciones de alta velocidad	1.267,0	899,9	71
Otras inversiones	552,4	481,8	87
TOTALES	42.836,4	38.329,2	89



Excluyendo las líneas de alta velocidad en construcción y Orense-Santiago, la distribución de la inversión realizada por ejes ferroviarios es la siguiente:

EJE FERROVIARIO	ACTIVOS PROPIOS	C. PROGRAMA Y CONVENIOS	TOTAL
	(millones €)	(millones €)	(millones €)
Eje 0. Alta velocidad	44,0	0,0	44,0
Eje 1. Madrid Chamartín-Irún-Hendaya	11,1	38,1	49,2
Eje 2. Madrid Chamartín-Zaragoza-Lérida-Barcelona-Cerbère	16,5	134,0	150,5
Eje 3. Madrid Chamartín-Valencia-San Vicente de Calders	8,3	38,0	46,3
Eje 4. Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	5,7	108,2	113,9
Eje 5. Madrid Atocha-Cáceres-Badajoz	0,8	0,7	1,5
Eje 6. Venta de Baños-León-Orense-Vigo	7,9	89,3	97,2
Común a varios ejes o no asignable a ejes	65,1	42,3	107,4
TOTALES	159,4	450,6	610,0

Y la distribución por tipo de red:

TIPO DE RED	ACTIVOS PROPIOS	C. PROGRAMA Y CONVENIOS	TOTAL
	(millones €)	(millones €)	(millones €)
Cercanías	13,7	191,5	205,2
Red A	13,3	188,7	202,0
Red B	0,4	2,8	3,2
Red C	0,0	0,0	0,0
Red general	36,6	216,8	253,4
Red A	21,8	114,7	136,5
Red B	6,1	69,6	75,7
Red C	8,7	32,5	41,2
Red alta velocidad	44,0	0,0	44,0
Común o no asignable	65,1	42,3	107,4
TOTALES	159,4	450,6	610,0
Red A	35,1	303,4	338,5
Red B	6,5	72,4	78,9
Red C	8,7	32,5	41,2
Red alta velocidad	44,0	0,0	44,0
Común o no asignable	65,1	42,3	107,4
TOTALES	159,4	450,6	610,0

3.3. EJECUCIÓN DEL CONTRATO PROGRAMA AGE-ADIF

En el contrato programa 2007-2010 figuran tanto determinados compromisos para Adif, como las correspondientes aportaciones económicas del Estado.

Aportaciones económicas del Estado

Se aseguran 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 se encomiende a la entidad por el Ministerio de Fomento (2.127,1 millones).



El Estado realizará también aportaciones por valor de 1.194,3 millones para cubrir las inversiones de reposición y mejora llevadas a cabo por Adif en la Red durante los ejercicios de 2005 y 2006. Para la financiación de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia en su tramo Ourense-Santiago de Compostela, encomendada por el Ministerio de Fomento, se fija una partida de 1.715,2 millones de €.

Resultados económicos

Para las áreas de actividad involucradas en la administración de la Red de titularidad del Estado: Mantenimiento, Circulación y Seguridad en la Circulación; las cifras del resultado previsto en el contrato programa y las reales en los años 2007, 2008, 2009 y 2010 (estas últimas pendientes de la aprobación por la Comisión de Seguimiento del CP) son las siguientes:

Datos en millones de €

RESULTADOS ADMINISTRACIÓN DE LA RED TITULARIDAD DEL ESTADO		Res.neto explotación	ERE	Res.neto+ ERE
2007	Previsión CP	-9,7	-37,6	-47,3
	Real	26,9	-34,3	-7,5
2008	Previsión CP	10,8	-39,7	-28,9
	Real	31,3	-37,3	-6,0
2009	Previsión CP	30,5	-41,9	-11,4
	Real	36,2	-34,7	-1,5
2010	Previsión CP	60,3	-73,9	-13,6
	Real	80,1	-76,6	3,6

Asimismo, respecto del resultado total de la entidad:

Datos en millones de €

RESULTADOS ADIF		
2007	Previsión CP	-105,1
	Real	-88,8
2008	Previsión CP	-15,5
	Real	-3,5
2009	Previsión CP	-99,6
	Real	68,1
2010	Previsión CP	-109,0
	Real	140,8

Los resultados de Adif en los distintos años han sido mejores que los previstos en el contrato programa, si bien hay que tener en cuenta que la introducción del Nuevo Plan General de Contabilidad, así como los resultados excepcionales derivados de las sentencias de la Audiencia Nacional sobre las liquidaciones del IVA en diversos ejercicios de las entidades RENFE



y GIF, distorsionan la comparación en los años 2008, 2009 y 2010. E igualmente los resultados en las actividades de administración de la red de titularidad del Estado han mejorado las previsiones.

Las aportaciones económicas de la Administración General del Estado alcanzan un total para el periodo de 3.438,5 millones de €, habiéndose recogido los compromisos correspondientes en los presupuestos anuales del Ministerio de Fomento.

Plan de recursos humanos

Entre los compromisos que el contrato programa establece 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.

Datos en nº de personas (plantilla final del año)

Plantilla		
2007	Previsión CP	14.291
	Real	14.177
2008	Previsión CP	14.053
	Real	13.872
2009	Previsión CP	13.811
	Real	14.020
2010	Previsión CP	13.349
	Real	13.761

La plantilla final del ejercicio 2010 ha sido de 13.761 personas, 412 más que las previstas. Con la prórroga del Expediente de Regulación de Empleo hasta 31 de diciembre de 2011 o hasta alcanzar la cifra máxima autorizada de adhesiones cifrada en 2.500 trabajadores se corrige esta desviación.

Realización de las inversiones encomendadas

En el siguiente cuadro se resume la programación económica de las inversiones para la Red de titularidad del Estado encomiendas en los distintos ejercicios de vigencia del contrato programa.



INVERSIÓN ENCOMENDADA CONTRATO PROGRAMA 2007/2010

Millones de €, incluidos 2% gestión e IVA

ENCOMIENDAS	INVERSIÓN ENCOMENDADA PREVISTA					
	2007	2008	2009	2010	TOTAL (hasta 2010)	RESTO
1ª ENCOMIENDA (27/06/07)	413,2	426,6	383,5	304,2	1.527,6	81,8
2ª ENCOMIENDA (16/10/07)	19,9	83,0	84,8	41,6	229,2	
3ª ENCOMIENDA (17/12/07)	46,8	11,0	43,9	30,8	132,4	
4ª ENCOMIENDA (02/12/08)			30,9	140,5	171,4	35,9
5ª ENCOMIENDA (30/12/2009)			0,2	58,7	58,9	136,8
6ª ENCOMIENDA (30/12/2010)				2,3	2,3	152,4
PENDIENTE ENCOMENDAR					-13	
0,25% GESTIÓN SEITTSA	1,2	1,3	1,4	1,4	5,3	
TOTAL PREVISTO CP(*)	481,1	521,9	544,6	579,5	2.127,1	
INVERSIÓN REAL NETA DE AYUDAS(*)	486,1	540,8	523,1	623,1	2.173,1	

(*) Incluye 0,25% gestión SEITTSA

En conjunto estas inversiones suponen 2.127,1 millones de €, sin incluir la cantidad de años posteriores al 2010, pudiéndose comprometer inversiones adicionales hasta un total de 1.000 millones de €, siempre que estén pendientes de contabilización como gasto a 31 de diciembre de 2011. La inversión real liquidada a la Comisión de Seguimiento alcanza la cifra de 2.173,1 millones de € (está pendiente de aprobación la liquidación de 2010) que supera en 45,9 al total de las encomiendas.

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 € (incluyendo 1% de gestión, 0,15% SEITTSA y el IVA), siendo el gasto real de 1.410,1 (pendiente de aprobación por la Comisión de Seguimiento la liquidación del 2010), 305,1 millones de € menos, debido a la revisión de los esquemas de vías por el cambio a ancho ibérico y al efecto del cálculo de la revisión de precios en los contratos de plataforma.

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 nuestra entidad. 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.

Como resumen del cumplimiento de los objetivos: los índices de calidad de vía en todos los años son mejores que los previstos, las cifras de fiabilidad de las instalaciones de la infraestructura ferroviaria (incidencias con afectación a la circulación) y las de puntualidad son



en su gran mayoría mejores que los objetivos, mientras que la disponibilidad de la infraestructura (horas totales disponibles para el servicio) que en los dos primeros años fueron mayores que las previsiones, empeoraron en 2009 y 2010. Por último respecto a la accidentalidad, en todos los años el número de accidentes ha sido menor que el fijado como objetivo del contrato programa, disminuyendo conforme avanzaban los años.

Prórroga del contrato programa para 2011

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

A su vez con fecha 18 de noviembre de 2011 se autorizaron por el Consejo de Ministros la aprobación de dos convenios entre la entidad, AGE y SEITTSA para la promoción de inversiones en la red de titularidad del Estado en todo el año y para la administración de la RTE en el segundo semestre. En el primero se fija la dotación para la financiación de estas inversiones que se establece en 653 millones de €, cifra conjunta para las inversiones en la Red Convencional y para el tramo Ourense-Santiago, y en el segundo se dota una cantidad máxima de 415 millones de €. De esta forma el año 2011 dispone de cobertura presupuestaria tanto para la administración de la Red de titularidad del Estado, como para las inversiones en la Red Convencional y para el tramo Ourense-Santiago de la Red de Alta Velocidad Madrid-Galicia.

También en dicha fecha se autorizó por el Consejo de Ministros un convenio con la AGE para la gestión y mantenimiento de la RTE durante el primer semestre de 2012 con una aportación económica de 421,6 millones de €.

Respecto de la ejecución de las inversiones en 2011, las cifras de las liquidaciones provisionales (en millones de €) son de 258,8 para el tramo Ourense-Santiago y 397,9 en las inversiones de la red convencional. El resultado total de Adif para 2011 de 297,9 millones de € de pérdidas y el de la actividad de administración de la RTE de 26 millones de € de pérdidas, incluyendo el coste del ERE. Hasta la fecha no se han emitido los informes de control de la Intervención Delegada, ni existe pronunciamiento de la Comisión de Seguimiento.

Planes de inversiones especiales

Con carácter adicional al contrato programa han sido encomendados a Adif otros programas de inversión en la red convencional:

- Inversiones de mejora en la Red de cercanías y en la Red ferroviaria de titularidad del Estado en Cataluña.
- Plan de Dinamización de la Economía y el Empleo.
- Plan de Modernización de Estaciones.



Estos planes encomiendan a Adif la realización de determinadas inversiones aportando la financiación correspondiente, estando la mayoría de estas finalizadas al cierre del ejercicio 2011 pendientes, en algún caso, de las liquidaciones de las obras e inversiones.

3.4 FINANCIACIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA

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

Periodo de Programación 2000-2006

a) Fondo de Cohesión

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

Hasta finales de 2011 se han recibido ayudas del Fondo de Cohesión según el siguiente detalle:

LÍNEA	COSTE ELEGIBLE	AYUDA CONCEDIDA	% AYUDA	COBROS ACUMULADOS	% COBROS
	(millones €)	(millones €)		(millones €)	
Madrid-Frontera Francesa	4.647,6	3.358,0	72,25	3.274,3	97,5
Madrid-Lleida	2.907,0	2.100,4	72,25	2.100,4	100
Lleida-Frontera Francesa	1.740,6	1.257,6	72,25	1.173,9	93,3
Madrid- Valladolid	1.851,5	1.573,7	85,0	1.371,9	87,2
Madrid-Levante	718,2	574,1	80,0	558,3	97,2
TOTALES	7.217,3	5.505,8	76,3	5.204,5	94,5

b) Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

El FEDER financia un porcentaje del coste elegible de los proyectos realizados por Adif que se incluyen en los Programas Operativos de las distintas Comunidades Autónomas.

En el cuadro adjunto se detalla la situación a finales de 2011 de las ayudas recibidas para la red convencional, siendo el porcentaje de ayuda el 50% del coste elegible y los cobros acumulados a final del ejercicio suponen el 95% de las ayudas:



PROGRAMA OPERATIVO	COSTE ELEGIBLE	AYUDA CONCEDIDA	TOTAL COBRADO
Andalucía	125,0	62,5	59,4
Asturias	41,7	20,9	19,8
Castilla y León	70,9	35,5	33,7
Extremadura	150,4	75,2	71,4
Galicia	254,1	127,0	120,7
Murcia	130,7	65,3	62,1
C. Valenciana	77,9	38,9	38,3
TOTALES	850,7	425,3	405,4

Millones de euros

Y para la construcción de las líneas de alta velocidad:

PROGRAMA OPERATIVO	GRAN PROYECTO	COSTE ELEGIBLE	AYUDA	% AYUDA	TOTAL COBROS	% COBR
Andalucía	LAV. Córdoba-Málaga	1.734,2	953,8	55	832,8	87,3
Asturias	LAV. León-Asturias	215,7	107,9	50	42,3	39,2
Castilla y León	LAV. Madrid-Valladolid	322,1	193,3	60	169,4	87,6
	LAV. León-Asturias	473,3	284,0	60	284,0	100
Castilla La Mancha	LAV. Madrid-Toledo	157,3	102,2	65	63,8	62,4
Murcia	LAV. Levante	56,9	28,5	50	23,8	94,8
C. Valenciana	LAV. Levante	198,8	99,4	50	94,4	95,0
TOTALES		3.158,3	1.769,1	56	1.510,4	87,3

Millones de euros

c) Fondos RTE

Las ayudas financieras comunitarias, para proyectos de interés común en el ámbito de las redes transeuropeas de infraestructuras de transporte, telecomunicaciones y energía, concedidas al Adif hasta 31 de diciembre, del periodo de programación 2000-2006, alcanzan la cifra de 158,9 millones de € de los que se habían cobrado a dicha fecha el 100%.

Periodo de programación 2007-2013

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

La intervención de la Comunidad al amparo del art. 158 del Tratado tiene por objeto incrementar la cohesión económica y social de la Unión Europea, reduciendo las disparidades económicas, sociales y territoriales que han surgido, en particular, en los países y regiones cuyo desarrollo va a la zaga, y en relación con la reestructuración económica y social y el envejecimiento de la población; todo ello con vistas al desarrollo armonioso, equilibrado y sostenible de la Comunidad.

Esta intervención se produce con la ayuda de los Fondos, el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y otros instrumentos financieros existentes. La intervención con cargo a los Fondos incorporará, en los planos nacional y regional, las prioridades comunitarias en pro de un



desarrollo sostenible, potenciando el crecimiento, la competitividad y el empleo, además de proteger y mejorar la calidad del medio ambiente.

En el sector del transporte por ferrocarril se han considerado prioritarios los proyectos de continuación con las actuaciones iniciadas durante el periodo anterior 2000-2006 en las líneas de alta velocidad, así como los de continuación en la extensión de la red de alta velocidad.

Las ayudas se distribuyen en programas de intervención, cuyo detalle a 31 de diciembre de 2011 es la siguiente.

a) Fondo de Cohesión

En el marco del objetivo de convergencia financia principalmente actuaciones de carácter pluriregional, figurando en el cuadro siguiente la ayuda solicitada, la ayuda concedida y los cobros recibidos:

LÍNEA	AYUDA SOLICITADA	AYUDA CONCEDIDA	COBROS ACUMULADOS
Madrid-Levante	725,8	725,8	725,6
León- Asturias	254,0	254,0	232,3
Madrid-Segovia-Valladolid	177,5	177,5	172,9
Anticipos recibidos			96,9
TOTALES	1.157,3	1.157,3	1.227,7

Millones de euros

b) FEDER

En los programas operativos de intervención comunitaria FEDER, dentro del eje prioritario Transporte y Energía, la situación de las ayudas de Adif a final del año es la siguiente.

PROGRAMA OPERATIVO	LINEA	AYUDA SOLICITADA	AYUDA CONCEDIDA	COBROS ACUMULADOS
C. Valenciana	Madrid-Levante	151,8	151,8	54,0
Castilla La Mancha	Madrid-Levante	216,0	*	217,8
Castilla y León	Venta de Baños-Palencia- León	102,7	102,1	91,0
	Madrid-Segovia -Valladolid	68,0	67,5	57,3
Cohesión FEDER	Bobadilla -Granada	324,6	324,6	178,9
Fondo Tecnológico		163,9	*	30
Anticipos recibidos				147,2
TOTALES		1.027,0	646,0	776,2

Millones de euros

* Presentada la documentación, pendiente de aprobación la solicitud de cofinanciación del gran proyecto

c) Fondos RTE

Para el periodo de programación 2007-2013 se han concedido ayudas para las líneas de alta velocidad por importe de 266 millones de €, de las que se había cobrado a final del año la cantidad de 112,5 millones de €.



3.5 CONTRATACIÓN

En el presente ejercicio 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, destacando fundamentalmente la entrada en vigor de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, y del RDL 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público; asimismo se han recogido diversas mejoras en su contenido y desarrollo. La adaptación normativa se ha realizado con la antelación suficiente para evitar que la incorporación a la normativa interna de los cambios legislativos supusiera una ralentización del ritmo de licitaciones y adjudicaciones de la Entidad.

De otro lado, debe destacarse el comienzo de la tramitación de procedimientos de contratación singulares, tales como los contratos de colaboración público-privada, cuyo objeto incluye actuaciones relativas a redacción de proyectos constructivos, ejecución de obras e instalaciones, su conservación y mantenimiento, así como la financiación de parte de las inversiones a realizar; y los contratos de concurso de proyectos con jurado, cuyo objeto es la redacción de proyectos (principalmente para nuevas estaciones de alta velocidad) mediante el procedimiento restringido y concurso de proyectos con intervención de Jurado.

En los cuadros siguientes se facilita un resumen del ejercicio de las licitaciones, adjudicaciones y contratos de colaboración público-privada.

Cuadro resumen de licitaciones

DIRECCIÓN	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE
		millones € (sin IVA)
Grandes proyectos	200	1.448
Red de alta velocidad	158	284
Red convencional	2.125	405
Telecomunicaciones y energía	200	129
Estaciones de viajeros	856	119
Resto	2.239	146
TOTALES	5.778	2.531



Cuadro resumen de adjudicaciones

DIRECCIÓN	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE
		millones € (sin IVA)
Grandes proyectos	215	992
Red de alta velocidad	145	284
Red convencional	2.187	428
Telecomunicaciones y energía	205	117
Estaciones de viajeros	855	84
Resto	2.291	143
TOTALES	5.898	2.048

Cuadro resumen de licitaciones por procedimiento.

PROCEDIMIENTO / CRITERIO	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE	% / Imp.
		millones € (sin IVA)	
ABIERTO	296	1.669	65,9
*Oferta más ventajosa (varios criterios)	226	1.643	64,9
*Precio (un criterio)	70	26	1,0
RESTRINGIDO	77	290	11,5
*Oferta más ventajosa (varios criterios)	49	65	2,6
*Precio (un criterio)	28	225	8,9
NEGOCIADO	5.405	672	22,6
*Con Publicidad	14	140	5,5
*Sin Publicidad	5.391	432	17,1
^ Complementarios	26	97	3,8
^ Vinculación Tecnológica	128	86	3,4
^ Otras Causas	636	94	3,7
^ Contratos Menores	3.881	39	1,6
PEDIDOS A ACUERDO MARCO	720	115	4,6
TOTALES	5.778	2.531	100

Contratos de colaboración público-privada

millones € (sin IVA)	IMPORTE EXPLOTACIÓN	IMPORTE INVERSIÓN	COSTE FINANCIERO
LICITADO (5 EXPEDIENTES)	1.151,4	1.225,4	521,5
TOTAL	2.376,8		
ADJUDICADO (2 EXPEDIENTES)	124,4	181,9	34,0
TOTAL	306,3		



3.6 PARTICIPACIONES DE ADIF

A 31 de diciembre de 2011, Adif tenía participaciones directas en 57 entidades, siendo la participación superior al 50% en 4 de ellas. Asimismo, a través de las sociedades filiales, aquellas con una participación superior al 50%, se tiene participación indirecta en otras 10. Estas entidades tienen forma jurídica diversa: sociedades anónimas, fundaciones, consorcios urbanísticos, etc.; con actuaciones en diferentes sectores de actividad: consultoría, industriales de transformación, construcciones, comerciales, etc. y cuyo objeto social o finalidad son diversos.

Los datos que se presentan a continuación se han obtenido de sus cuentas anuales aprobadas del ejercicio 2011, salvo por las excepciones que a continuación se detallan.

Sociedades filiales

En este apartado se incluyen las cuatro sociedades con participación mayoritaria de Adif y la sociedad INECO. El resto de socios de estas sociedades son entidades públicas dependientes del Ministerio de Fomento, excepto en REDALSA con socios del sector privado. El capital social conjunto asciende a 44,2 millones de € y los fondos propios a 139,9. El importe neto de la cifra de negocios conjunto del ejercicio 2011 es de 306,6 millones de €, incremento del 1% respecto a 2010, y el beneficio global después de impuestos de 12,4, que representa una disminución del 39% respecto a 2010.

En los cuadros siguientes se detallan estos importes:

SOCIEDAD	PARTICIP.	CAPITAL	F. PROPIOS
	(%)	(millones €)	(millones €)
COMFERSA	51,0	5,9	10,6
FIDALIA	100,0	29,3	31,0
INECO	41,4	8,3	86,1
EMFESA	100,0	0,1	2,2
REDALSA	52,0	0,6	10,0
TOTALES		44,2	139,9

SOCIEDAD	IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS	RESULTADOS
	(millones €)	(millones €)
COMFERSA	44,9	0,5
FIDALIA	4,8	-0,1
INECO	248,2	11,0
EMFESA	3,8	0,9
REDALSA	4,9	0,1
TOTALES	306,6	12,4



Destacan las sociedades Ineco y Comfersa con unos importes netos de la cifra de negocio de 248,2 y 44,9 millones de €.

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 nuestra entidad 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.

Durante el ejercicio 2011 se han liquidado, o vendido la participación de la entidad, cuatro sociedades: Bano Real, Inarenas, Renfapex y Renfurbis.

En los cuadros siguientes se detalla el capital social, los fondos propios, la cifra de negocios y el resultado de cada una de las sociedades:

SOCIEDAD	CAPITAL	FONDOS PROPIOS
	(millones €)	(millones €)
ÁGUILAS RESIDENCIAL	1,8	0,7
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA	3,0	3,6
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA	1,2	1,6
MOSAICO	16,8	16,5
RENFOSUNA	0,3	2,2
RESIDENCIAL LANGA	0,4	0,4
SOFETRAL	3,5	4,4
TERRALBINA	2,1	8,8
TRICÉFALO	9,0	12,9
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	9,5	5,7
TOTALES	47,6	56,8

SOCIEDAD	IMPORTE NETO CIFRA DE NEGOCIOS	RESULTADOS
	(millones €)	(millones €)
ÁGUILAS RESIDENCIAL	0,8	-3,9
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA	0,7	0,0
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA	0,8	0,1
MOSAICO	2,1	-0,7
RENFOSUNA	1,4	0,3
RESIDENCIAL LANGA	0,1	0,0
SOFETRAL	0,0	0,0
TERRALBINA	2,9	-0,5
TRICÉFALO	12,1	2,0
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	2,4	-4,9
TOTALES	23,3	-7,6

El capital social conjunto de estas sociedades asciende a 47,6 millones de € y los fondos propios a 56,8. Para el ejercicio 2011 la cifra de negocios conjunta ha sido de 23,3 millones de €, en 2010 fue de 135,7, y la pérdida de 7,6 millones de €, en 2010 se obtuvo un beneficio de 24,8 millones de € (sin incluir a las cuatro sociedades liquidadas y vendidas en el ejercicio).



Sociedades y consorcios relacionados con el desarrollo urbanístico de las ciudades con motivo de obras ferroviarias

El objeto de estas sociedades y consorcios es la gestión de actuaciones urbanísticas con motivo de la ordenación ferroviaria en las ciudades y otras actividades relacionadas con dicha ordenación. Además de Adif y Renfe Operadora, los accionistas de estas sociedades son entidades públicas territoriales.

El capital social de cada una de estas sociedades es de 0,6 millones de €, excepto en Zaragoza A.V. en la que se aprobó en 2011 ampliación de capital, figurando en el cuadro siguiente la participación de nuestra entidad, los fondos propios y el importe de las actuaciones al final del ejercicio 2011.

SOCIEDAD	PARTICIP.	FONDOS PROPIOS	ACTUACIONES HASTA 31-12-2011
	(%)	(millones €)	(millones €)
ALMERÍA A.V. *	37,5	0,6	0,0
A.V.ALICANTE *	37,5	0,5	136,9
A.V. VITORIA *	50,0	0,6	0,0
BARCELONA SAGRERA A.V. *	37,5	0,6	351,2
CARTAGENA A.V. *	50,0	0,6	1,5
GIJON A.V.	12,5	0,5	48,9
LEÓN A.V. *	37,5	0,1	145,3
LOGROÑO INTEG.FERROCARRIL.	37,5	0,5	143,5
MURCIA A.V. *	50,0	0,6	2,8
PALENCIA A.V. *	50,0	0,6	6,9
VALENCIA A.V. *	37,5	0,6	386,5
VALLADOLID A.V. *	37,5	0,9	179,3
ZARAGOZA A.V. *	37,5	13,7	911,3
TOTALES		20,4	2.314,1

*Cuentas anuales de 2011 pendientes de aprobación definitiva.

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 2011.

Además se participa en la sociedad Barcelona Regional S.A., con una participación del 5,9% y en Bilbao Ría 2000 S.A. con el 10%. Por lo que respecta a los consorcios urbanísticos, Adif participa en los siguientes: Canfranc 2000, La Pobra Renfe y Zona Ferroviaria de Jerez de la Frontera.

Sociedades relacionadas con estaciones de viajeros y terminales de mercancías

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



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

SOCIEDAD	PARTICIP.	CAPITAL	FONDOS PROPIOS
	(%)	(millones €)	(millones €)
NECSA	40,0	36,3	36,6
NEFSA	40,0	0,3	0,4
SLISA	40,3	0,9	2,0
TOTALES		37,5	39,0

En el presente ejercicio el importe de la cifra de negocios conjunta ha ascendido a 18,8 millones de €, semejante a la del 2010, y el cómputo total de la cuenta de resultados arroja unas pérdidas de 2,1 millones de €, en 2010 las pérdidas fueron de 0,2.

Otras participaciones

Adif participa directamente en otras sociedades como Príncipe Pío Gestión (5%), y en otras entidades como la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y la AEIE Alta Velocidad España-Portugal. Asimismo, a través de Comfersa, se participa indirectamente en 5 sociedades, y a través de Ineco en otras 5.

4. OTRAS ACTUACIONES DE GESTIÓN

4.1. ACTIVIDADES DE I+D+i Y EFICIENCIA ENERGÉTICA

I+D+i

En el marco de la mejora continua del desempeño y en línea con el objetivo de desarrollar la tecnología ferroviaria nacional, el Plan de I+D+i define las actuaciones dirigidas al impulso en la gestión, la definición de procesos, la identificación de líneas de investigación, la protección y explotación de resultados, la vigilancia y transferencia tecnológicas y, en general, a impulsar la participación, aumentando la presencia en los programas nacionales y europeos de ayuda a la I+D+i.

Este sistema de gestión ha centrado la actividad investigadora con carácter preferente, aunque no exclusivo, en las siguientes líneas estratégicas:

- Elevar la eficiencia energética y medioambiental.
- Incrementar las prestaciones del sistema ferroviario (velocidad, carga por eje, capacidad de la infraestructura, etc.)
- Mejorar la eficiencia del sistema (fiabilidad, disponibilidad, mantenimiento y seguridad) y reducir el coste del ciclo de vida de los activos ferroviarios.

Entre los principales desarrollos tecnológicos destacan los siguientes:

- ERTMS. Adif se sitúa como líder en Europa en interoperabilidad con el mayor número de kilómetros de líneas con ERTMS en servicio, integrando con éxito tecnologías diversas.



- Plataforma de gestión y control Da Vinci. Sistema que supone una evolución en la integración multidisciplinar del entorno ferroviario, orientada a la gestión de procesos, sistemas y usuarios, agrupando los subsistemas antes independientes de señalización, electrificación y comunicaciones, entre otros, que son centralizados en una plataforma que permite su comunicación y monitorización remota. Este sistema se ha exportado a varios países.
- Proyecto Eolo. Sistema avanzado de medición y protección del viento para aumentar la seguridad en los sistemas ferroviarios con ERTMS.
- Tren laboratorio Séneca. Tren auscultador de la infraestructura que proporciona la información precisa para mantener e incrementar la seguridad, fiabilidad y calidad de la misma.

Por lo que se refiere al año 2011 se puede destacar:

- Productos tecnológicos. Adif ha patentado la FERROLINERA, invención que permite la carga de coches eléctricos desde la red ferroviaria aprovechando la energía de frenado de los trenes. Esta patente ha contado con el interés de la empresa española ISOFOTON, una de las empresas líderes en suministro de sistemas de energía renovable, que ha obtenido una licencia de comercialización, realizando gestiones para su comercialización en Latinoamérica y en el mercado chino.

Asimismo, al amparo de un Programa Nacional de I+D+i (Ministerio Fomento 2008) se está desarrollando el proyecto UNICHANGER, cuyo objetivo es el desarrollo de una nueva generación de cambiadores de ancho, caracterizados fundamentalmente por poder realizar con la misma plataforma el cambio de ancho de todas las tecnologías europeas existentes.

- Centro de Tecnologías Ferroviarias y proyecto Anillo de Ensayos y Experimentación (Málaga). En el presente ejercicio se creó el citado Centro (CTF) en el Parque Tecnológico de Andalucía, que cuenta con dos laboratorios de señalización y de tecnologías de la información, y que se completará, mediante un proyecto que está en ejecución, con unas instalaciones de ensayo del que forma parte un anillo principal de alta velocidad de 57 km que permitirá ensayar e investigar en la explotación ferroviaria a velocidades superiores a las actuales. Asociado a este anillo se está ejecutando un centro integral de servicios ferroviarios con una nave laboratorio de bancos de ensayos. El proyecto está recibiendo ayudas financieras tanto nacionales como europeas, al tiempo que ha permitido la firma de convenios de colaboración con entidades y empresas del sector para desarrollar proyectos de investigación.

Asociado al CTF, se dispone de los siguientes laboratorios: laboratorio de energía, ubicado en Madrid, que sirve de apoyo a la realización de ensayos eléctricos; laboratorio de magnetismo aplicado "Salvador Velayos", situado en el municipio de Las Matas, para proyectos relacionados con técnicas electromagnéticas; el Centro de



Tecnologías de Vía con sede en Valladolid donde se investigan desvíos, vía, soldaduras, etc; y los trenes laboratorio, como el tren de alta velocidad "Séneca" y los dos trenes BT diesel de ancho variable, que realizan actividades de auscultación de vía, catenaria, balizas y GSM-R.

- Desarrollos internacionales de proyectos de innovación y normalización, como el proyecto INESS (Integrated European Signaling System) en el que Adif participa como miembro del consorcio formado por 31 administraciones ferroviarias, suministradores, universidades y centros de investigación europeos, cuyo objetivo básico es la definición de una funcionalidad común europea para enclavamientos electrónicos, así como la definición de las interfaces del enclavamiento con el RBC, el LEU y el enclavamiento adyacente. Y el proyecto RIVAS (Railway Induced Vibration Abatement Solutions) con objeto de proponer, ensayar y establecer métodos para reducir el problema de las vibraciones generadas por el tráfico ferroviario.

Por último, mencionar que Adif cuenta en estos momentos con la capacitación necesaria para el registro de marcas y patentes, siendo 43 el número de las registradas al cierre de 2011, de las cuales 12 han contado con la petición de su transferencia a empresas de base tecnológica que han adquirido sus derechos de explotación, obteniendo licencia de fabricación y comercialización. Y que con el objetivo de impulsar los avances científicos y tecnológicos para asegurar la competitividad y el crecimiento del sector del transporte ferroviario, se ha potenciado el establecimiento de alianzas de cooperación empresarial con organismos públicos de investigación y con 15 universidades. Estos acuerdos están permitiendo el desarrollo de 37 proyectos.

Eficiencia energética

Alineado con la política energética gubernamental y los planes de activación del ahorro y la eficiencia energética presentados por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio el 1/08/2008 y anteriores, se abordó la elaboración del Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética de Adif, 2009-2014. El 3 marzo de 2009 se aprobó, en el Comité de Dirección, el citado Plan, que establece los objetivos (4), líneas de actuación (12) y medidas a corto (27) y medio plazo (40), así como de gestión (20), para lograr que la entidad sea referente en el ahorro y la gestión eficiente de la energía, siendo su ámbito de aplicación la energía para la tracción de los trenes (UT), que Adif pone a disposición de las empresas ferroviarias y el resto de la energía que consume la entidad en sus operaciones (UDT). En 2010 y 2011 se incorporan 5 nuevas medidas.

En el ámbito de la energía para usos distintos de la tracción (UDT), el Plan Director actúa sobre tres grandes ejes:

- Medidas de Gestión, que incluyen la gestión de los consumos, la concienciación del personal en el uso eficiente de la energía, gestión del marco normativo y herramientas para la gestión del Plan Director.



- Medidas Técnicas, orientadas a los distintos usos de la energía y basadas en la incorporación de tecnologías más eficientes en los elementos consumidores de energía.
- Implantación de sistemas de generación de energía de origen renovable.

En lo referente a la energía de tracción (UT), se plantean tres líneas de actuación:

- Gestión en la compra de la energía (incorpora objetivos en 2010).
- Recuperación de la energía generada en la frenada de los trenes (incorpora objetivos en 2014).
- Conducción eficiente (incorpora objetivos en 2014).

La aplicación práctica del Plan Director se realiza mediante planes anuales de implantación, elaborados con la participación de las distintas áreas de actividad, que recogen la descripción de las acciones proyectadas para ese año, así como la ubicación en la que se aplica, plazo, ahorros esperados y costes de implantación, realizándose un seguimiento trimestral. Hasta el 31 de diciembre, se han implantado 252 medidas en el ámbito de UDT (249 técnicas y renovables y 3 de combustible automoción de la renovación del parque de vehículos de mantenimiento de la infraestructura ferroviaria) que junto a las medidas de gestión, producen ahorros anuales en los consumos de energía y evitan la emisión de CO₂. Estas medidas afectan a 97 estaciones de viajeros, 30 instalaciones logísticas y 29 oficinas u otras instalaciones.

De otra parte, y en materia de eficiencia energética, se están realizando otras medidas/actuaciones, participando en la aplicación de la medida nº 13, del "Plan de Intensificación del Ahorro y la Eficiencia Energética", aprobado en Consejo de Ministros del 4 de marzo de 2011, a través de la implantación de la Circular de Presidencia 01/2009 "Medidas de Ahorro y Eficiencia Energética", de 3 de marzo de 2009. A su vez, la entidad ha colaborado en la elaboración del Plan de Ahorro y Eficiencia Energética del Grupo Fomento, incorporando las medidas de ahorro y eficiencia energética derivadas de la aplicación de Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética. Por último mencionar que Adif colabora, con 17 estaciones, en el "Plan de Activación de la Eficiencia Energética en 330 edificios de la Administración General del Estado".

4.2. SEGURIDAD

Como queda patente en la definición de su misión: "Adif debe 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 medio ambiental, y con altos estándares de calidad". La seguridad es un punto relevante sobre el que orbitan las decisiones y la actividad de la empresa en su compromiso con la sociedad a la que sirve, trabajando con una visión integral de la seguridad del sistema ferroviario que se compone de la seguridad en la circulación, la seguridad de personas y bienes, y la seguridad y salud de los trabajadores, obteniendo una gestión más eficiente de los recursos que destina a esta actividad.



Seguridad en la circulación

En el año 2011 se han producido en la RFIG, 80 accidentes de tren y personas, frente a 94 en el mismo período del año 2010. De estos 80 accidentes, 24 fueron graves frente a los 25 producidos en 2010. En relación a los accidentes de maniobras, se produjeron 48 accidentes frente a 58 en el año anterior. La mejora del indicador viene explicado por el descenso del número de accidentes por descarrilamientos, pasando de 36 en 2010 a 29 en 2011.

Se han concedido certificados de seguridad a 4 empresas ferroviarias: Activa Rail, Ferrocarriles del Sur S.A. (FESUR), Alsa Rail S.A.U., y Ferrovial Railway. S.A., y otorgado 4 ampliaciones de los mismos a las empresas, RENFE Operadora, Comsa Rail Transport, Continental Rail S.A. y Logitren Ferroviaria S.A.U.

En el área de inversiones, en el año se ha invertido tanto en activos propios, señalización en líneas de alta velocidad fundamentalmente, como en activos del Estado: cerramientos, obras de mejora de señalización en vía y pasos a nivel, detectores de caldeo y elaboración del mapa de riesgo 3ª fase. El mapa de riesgos, en avanzado desarrollo, permite tener una visión de la RFIG en cuanto a nivel de riesgo en la explotación por arrollamiento de personas en estaciones, arrollamiento en pasos a nivel y rebases de señal luminosa. Mediante modelos de evaluación y la toma de datos en todas las estaciones, señales y pasos a nivel, se pueden obtener informes sobre el nivel de riesgo para cada elemento y tramo evaluado. En el año fue integrada la base de datos de esta aplicación en los sistemas de información de la entidad y se inició el proceso de contratación de los trabajos a realizar en la fase 4 del proyecto, que incluye el desarrollo de los nuevos modelos para valorar el riesgo de arrollamiento de obstáculos en plena vía.

Durante el año se mantienen 976 títulos de conducción otorgados a personal de Adif, y se emiten 9.948 habilitaciones de personal relacionado con actividades de seguridad en la circulación tanto propio como de empresas externas. En el proceso de concesión de habilitaciones para que los centros de mantenimiento homologados puedan realizar su actividad de mantenimiento preventivo a los vehículos ferroviarios, durante el año 2011 se han emitido 9.994 habilitaciones. Por otro lado, en el proceso de comprobación del cumplimiento de las condiciones en que se otorgaron las habilitaciones se han realizado 50 inspecciones. Asimismo, se han concedido un total de 2.484 autorizaciones de circulación de material rodante, de las cuales 809 corresponden a vehículos nuevos o que han cambiado sus condiciones de circulación, y 1.675 a vehículos para pruebas, traslado de taller, etc.

El número de certificaciones de instalaciones de seguridad fueron 26. Cabe destacar: 1ª y 2ª fases de la variante Albacete–Alpera–Almansa–La Encina; nuevas estaciones en León, Gijón y Vigo–Guixar; instalaciones de las líneas C2 y C5 de las cercanías de Sevilla; subsistema ERTMS/ETCS nivel 2 para la línea de alta velocidad Madrid–Barcelona–Figueras, en el trayecto de Madrid a Lleida; nuevo acceso al aeropuerto de Barajas y nueva línea de alta velocidad Ourense–Santiago de Compostela.



Se han elaborado normas específicas de seguridad en la circulación, entre otras las que regulan: las condiciones generales de aplicación al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril; los accesos de los trenes y maniobras a los 14 puertos que han suscrito el convenio entre Adif y Puertos del Estado; el sistema ERTMS/ETCS nivel 2 para su implantación en líneas de ancho internacional y el desarrollo y publicación reglamentaria para la puesta en servicio de la nueva línea de alta velocidad entre Ourense y Santiago de Compostela.

Protección y seguridad

La delincuencia organizada para el robo de cable, de otros conductores y componentes metálicos en general, se ha incrementado notablemente por efecto de la crisis, el elevado precio de estos metales y su fácil venta. Estos delitos están afectando de forma notable a empresas y entidades como la nuestra, que utilizan estos materiales en tendidos eléctricos y de comunicaciones, constituyendo un problema de seguridad grave, por la anormalidad en la prestación de servicios públicos o de interés general y los daños económicos que se originan. Durante el presente año se han realizado un total de 4.357 inspecciones de seguridad, de las que se han obtenido datos que permitieron en colaboración con Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, realizar numerosas operaciones, que permitieron por un lado la recuperación de material robado en cantidades significativamente superiores a las de años anteriores, y por otro el ingreso en prisión de los autores de los robos.

Otros datos significativos de las actuaciones del año han sido: el aumento de denuncias penales y administrativas interpuestas por el personal de protección y seguridad, con un incremento relevante respecto al año anterior; los 473 auxilios a accidentados en estaciones; las ayudas a usuarios (acompañamientos, búsquedas, extravíos); la recuperación de objetos perdidos y los más de 100 dispositivos especiales de seguridad (por desastres naturales, seguridad de autoridades, inauguraciones y demás hechos y reuniones de relevancia social).

Durante el año 2011 se han puesto en servicio un total de 92 nuevas instalaciones de seguridad y protección. La instalación de las mismas, así como su mantenimiento, están sujetos a normativa, tal como lo establece la Ley de Seguridad Privada, su reglamento de desarrollo y órdenes ministeriales que rigen en esta materia. Entre las que destacan el centro de protección y seguridad de Valencia Joaquín Sorolla, los sistemas de seguridad del CTV de Valladolid, los sistemas del intercambiador de Alcolea, así como instalaciones de protección y seguridad en 33 subestaciones eléctricas, y en 22 estaciones.

Mediante la actividad de validación de equipamiento de protección y seguridad, se obtiene una selección de equipamientos que han superado unos requerimientos de calidad y de integración de elementos o sistemas para adecuarse a las necesidades de las instalaciones de protección y seguridad, así como facilitar las labores de mantenimiento. El proceso de validación mantiene un listado de equipamientos actualizado de forma permanente, que a final del ejercicio constaba de 194 elementos, encontrándose 42 elementos en estudio.



Respecto de las actuaciones de autoprotección y emergencias, el 3 de octubre de 2011 fue aprobado en el seno del Comité de Dirección de Adif la implantación del Plan Director de Actuaciones ante Emergencias. En este año se han llevado a cabo un total de 46 simulacros de emergencias en diversos edificios e instalaciones dotados de plan de autoprotección. Por otra parte, se han elaborado o actualizado por revisión, un total de 61 planes de autoprotección. A su vez, las inspecciones realizadas en túneles para verificar el estado de los medios e instalaciones contemplados en sus planes de autoprotección, han sido 83, y las inspecciones de protección contra incendios han ascendido a 100.

Por último destacar la labor de formación en protección y seguridad, dirigida tanto a personal propio como a personal externo de organismos que actúan en situaciones de emergencia: bomberos, personal del servicio 112 de las comunidades autónomas, Unidad Militar de Emergencia, etc.

Seguridad y salud laboral

Finalizada en 2010 la vigencia del I Plan de Accidentalidad Cero 2006–2010, se definió el nuevo II Plan de Accidentalidad Cero. Con el objetivo de alcanzar un escenario de cero accidentes y consolidar una tendencia de mejora continua de los parámetros que miden la accidentabilidad laboral, en enero en el seno del Comité de Dirección se aprobó el II Plan de Accidentalidad Cero 2011–2013, sustentado en cinco programas de actuaciones con objetivos definidos y cuantificados para cada año: formación específica en prevención de riesgos laborales, inspecciones internas del sistema de prevención, auditorías internas del sistema, jornadas y técnicas y un nuevo programa de actuación denominado “Sensibilización de Mandos Intermedios y Personal de Estructura”.

En este año se han producido un total de 285 accidentes, de ellos 5 graves y 1 mortal, disminuyendo los Índices de incidencia respecto a años anteriores. También en el ámbito de las empresas contratistas de obras de construcción los resultados en accidentalidad laboral mejoran con respecto al año anterior.

Respecto a la salud laboral, la principal actividad de los servicios médicos de Adif son los reconocimientos médicos tanto generales como los reconocimientos psicológicos desarrollados en aplicación de la normativa laboral y de seguridad en la circulación; las campañas de medicina preventiva y de vacunación y el plan de acción contra las drogodependencias y el alcoholismo.

4.3. CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE

Sistema de calidad

Con objeto de afianzar el objetivo de implantación de un sistema de gestión excelente en Adif se ha implantado un sistema de gestión por procesos, procediendo a la identificación, clasificación, mapeado, monitorización y documentación, tanto de los procesos clave como de los estratégicos y de soporte necesarios para el desarrollo de la actividad de la empresa.



Con el doble objetivo de facilitar la consecución de la certificación de toda la entidad (consolidando el sistema de gestión) y de avanzar en la unificación de la empresa, se decidió pasar de las 32 certificaciones que existían en el año anterior a 8 certificaciones de las direcciones generales, la Dirección de Comunicación y RR.EE. y la Secretaría General y del Consejo. Como resultado de ello, se han obtenido las 8 certificaciones hasta final de año, aunque una de ellas se encuentra pendiente de su finalización, enmarcadas en el proyecto Certadif según la norma ISO 9001/2008.

Respecto a las certificaciones medioambientales según ISO 14000, se han mantenido las existentes segregadas por estaciones e instalaciones logísticas, teniendo como objetivo durante el presente año la realización de los diagnósticos ambientales de las estaciones de la LAV Madrid-Levante. Destacamos la renovación de la certificación del sistema de gestión ambiental de la dirección ambiental de obras.

Las certificaciones en riesgos laborales (OHSAS) se han renovado con el objetivo de unificarlas en el presente año a las direcciones generales operativas y al propio órgano de prevención con un objetivo a medio plazo de obtener una única de la entidad.

Asimismo, durante el presente año se mantiene la certificación de gestión en I+D+i, afianzando de esta manera la gestión en esta materia.

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, se aconsejó la implantación de un sistema de gestión basado en el modelo EFQM de excelencia, modelo que es un marco de trabajo no prescriptivo basado en nueve criterios, que puede utilizarse para evaluar el progreso de una organización hacia la excelencia. En el presente ejercicio la entidad se propuso como objetivo realizar una evaluación por un licenciario externo de su sistema de gestión con el objetivo de obtener una puntuación de más de 450 puntos, y paralelamente realizar autoevaluaciones y evaluaciones por licenciarios externos de las direcciones generales, Secretaría General y del Consejo y Dirección de Comunicación y RR.EE. El resultado de la autoevaluación integral de Adif, recientemente presentado, supera dicho objetivo.

En lo referente a la participación de las personas en la mejora continua, el plan de participación "Compartimos talento" tiene como objetivo generalizar en todas las áreas de actividad la cultura de la participación, incrementando significativamente el número de proyectos de mejora y de personas implicadas en los sistemas de participación. Los equipos y grupos de iniciativa y mejora presentaron 67 trabajos, que se concretaron en propuestas de iniciativa y mejora de 22 direcciones. Por otra parte, el pasado 26 de abril se ha celebrado en Zaragoza la V Convención de Calidad y Medio Ambiente, con el lema "Adif, exportamos calidad". Este evento, de carácter anual, ha reunido a un nutrido número de profesionales de todos los niveles de la organización implicados en la mejora continua de los procesos.



Calidad en obras

En cumplimiento de los pliegos de prescripciones técnicas de los contratos de obras de construcción de las infraestructuras ferroviarias, los contratistas y las asistencias técnicas de obra (ACO) presentan un Plan de Calidad (PC) de las obras, que es validado por el director de obra y enviado a la Dirección de Calidad, Seguridad y Supervisión para su revisión y aprobación, y cuyo cumplimiento es controlado con posterioridad durante las auditorías de cumplimiento del Plan de Calidad, dando lugar a la emisión de los informes correspondientes.

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

- Auditorías técnicas a instalaciones y suministradores (laboratorios, plantas de hormigón, plantas de prefabricados, suministradores de apoyos, etc.).
- Auditorías técnicas de obra durante las cuales se desarrollan comprobaciones topográficas, de adaptación a proyecto y comprobaciones de adaptación a los procedimientos específicos de ejecución y control de las obras de plataforma.
- Otras tareas desarrolladas en el ámbito de la calidad de obras, han sido:
 - Ensayos de contraste, a petición de la dirección de obra.
 - Gestión de no conformidades, comprobando su resolución con anterioridad a la recepción de las obras
 - Informes de auditorías de calidad de subtramo.
 - Inventario de todas las obras según se han construido, y base de datos sobre documentación de calidad, para integrar ambas cosas en el SIG de Adif, que forma parte del inventario de activos de la entidad.
 - Elaboración de informes específicos: viaductos, terraplenes, ejecución de túneles con tuneladora.

Medio Ambiente

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, modificado por la Ley 6/2010, de 24 de marzo, de modificación del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos (RDL 1/2008), dispone que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en dicho texto normativo, deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental. Entre estas actuaciones se encuentra la "construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido".

Por ello, para cada actuación de este tipo se elabora el estudio de impacto ambiental que, tras someterse al trámite de información pública y formulación de alegaciones, da lugar a la declaración de impacto ambiental (DIA) que emite y publica el órgano ambiental competente, y donde se requieren una serie de medidas preventivas y correctoras, y pautas para el plan de vigilancia ambiental. Con independencia del control ambiental de los proyectos, las DIAs que condicionan la ejecución de las líneas de alta velocidad exigen la presencia de una figura de supervisión denominada director ambiental de obra.



El Reglamento del Sector Ferroviario detalla los contenidos del proyecto de construcción, entre los que se encuentra la adecuación del proyecto a la declaración de impacto ambiental (en los casos en que sea preceptiva) y, en particular, la concreción de las medidas correctoras y protectoras derivadas del análisis ambiental. Para ello, el condicionado de la DIA, de obligado cumplimiento, se integra en los proyectos básicos y de construcción mediante la redacción del anejo de integración ambiental, dando lugar a diversas partidas en los contratos de construcción de las infraestructuras, destinadas fundamentalmente a evitar la contaminación de los suelos y las aguas, a tratar correctamente los residuos excedentes de las obras civiles, a proteger el patrimonio cultural, a disminuir la contaminación acústica en lugares críticos y a proteger la fauna y la flora.

El Estatuto de Adif establece que, en los supuestos en los que la aprobación de los proyectos corresponda a la entidad, ésta ostentará las facultades de supervisión y, en su caso, de certificación del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental de los mismos.

El sistema de aseguramiento del cumplimiento de la DIA con el que se dota la entidad, se apoya en las instrucciones y recomendaciones para la redacción de proyectos de plataforma, y en el pliego de prescripciones técnicas, velando por el cumplimiento de la normativa ambiental de aplicación. Por otro lado, por criterios de independencia el anejo de integración ambiental es supervisado por un órgano independiente al que redacta. La integración ambiental de los proyectos de plataforma (redacción y supervisión) ha supuesto en el año la emisión de 409 informes de revisión ambiental correspondientes a 93 proyectos. También se han emitido, a petición de la Secretaría General y del Consejo 7 informes de observaciones a nuevos textos normativos de índole ambiental.

En diciembre de 2011 AENOR certificó el sistema de control y vigilancia del cumplimiento de las condiciones de la DIA durante la fase de construcción de la infraestructura que se lleva a cabo a través de los directores ambientales de obra, conforme a la Norma ISO 14001.

En materia de contaminación acústica se dio respuesta a 63 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. En la gestión de residuos peligrosos se ha implantado el nuevo modelo de gestión corporativa que tiene como objetivo la reducción de centros de recogida, coordinados, a su vez, por un único gestor. Igualmente, y en el marco de la descontaminación de suelos afectados históricamente, además de continuar con las acciones iniciadas anteriormente, se ha intervenido en 32 de las 40 instalaciones identificadas.



4.4. RECURSOS HUMANOS

4.4.1 ADIF.

Plan de recursos humanos

Dentro de las actuaciones que se llevan a cabo en el ámbito de los recursos humanos, se ha desarrollado el Plan Social, consensuado por la dirección de la empresa con la representación de los trabajadores, y dentro del cual destacan dos actuaciones: por un lado, el Expediente de Regulación de Empleo (ERE) 2006-2010 y por otro, la incorporación de trabajadores a través de la oferta de empleo público. Este acuerdo incluye una tasa de reposición de empleo para reequilibrar la plantilla de Adif, procurando, al mismo tiempo, incorporar nuevos trabajadores con competencias en áreas de las que la entidad tiene necesidad, sustituyendo a los trabajadores prejubilados y rejuveneciendo la plantilla. Siguiendo las necesidades de las diferentes áreas de la empresa en los últimos años se aprobaron 1.457 plazas.

Durante el periodo 2006-2010 se han adherido al Expediente de Regulación de Empleo 2.212 trabajadores. Con el fin de ejecutar en su integridad las bajas aprobadas se solicitó y se aprobó por el Ministerio de Trabajo e Inmigración, la ampliación del periodo de vigencia de la autorización de extinción de relaciones laborales hasta alcanzar el cupo de 2.500 adhesiones. En 2011 se completó dicho cupo con 2.370 prejubilaciones y 130 bajas incentivadas.

Desarrollo directivo

Adif ha implantado un nuevo modelo de desarrollo directivo, con el objetivo de lograr que nuestra organización adecúe su estructura directiva a la realidad empresarial en que nos movemos y a sus características actuales, al mismo tiempo que promueve la transmisión a los directivos más jóvenes del conocimiento acumulado por los actuales responsables de la gestión, preparando de esta forma, una cantera de profesionales capaz de asumir nuevos roles y puestos relevantes en la empresa y evitando, al mismo tiempo, la pérdida del conocimiento y la experiencia ferroviarios acumulados a lo largo de los años.

Entre los proyectos en esta materia merece destacar el Proyecto Mentor donde participan los mentores (personas con mucha experiencia) y los mentorizados (personas con potencial) y cuyo objetivo es la transmisión de conocimiento a los directivos que serán protagonistas del relevo. Desde su inicio este proyecto ha acogido a 127 mentores (directores y gerentes) y 247 mentorizados (jefes y jefes de gabinete). Los centros de evaluación competenciales, el sistema de evaluación del desempeño, los talleres de desempeño de competencias, la comunidad de desarrollo directivo 2.0, el desarrollo de competencias a través de los sistemas de participación y el proyecto piloto, Proyecto LIDERE, son otras de las iniciativas y actuaciones relevantes llevadas a cabo.

Otros temas

Formación. Durante 2011 se han impartido 651.957 horas de formación, obteniendo una media de 49 horas por trabajador. Las áreas en las que se ha centrado han sido desarrollo y



mantenimiento de la infraestructura, seguridad en la circulación, salud y prevención, protección civil, gestión y habilidades, informática y calidad y medio ambiente. Durante el año se ha ido mejorando el sistema de teleformación centro de formación virtual (CFV), hasta alcanzar el 37% de la formación.

Plan de Igualdad. En cumplimiento de lo recogido en la legislación, y con el objeto de seguir avanzando en la igualdad de mujeres y hombres en la entidad, se aprobó el 2 de marzo de 2010 entre la Dirección y el Comité General de Empresa el I Plan de Igualdad de Oportunidades y no discriminación, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2012. En el año se ha realizado el seguimiento y análisis de la evolución de los indicadores del mismo: representatividad de género, procesos de gestión de personal (selección, formación y promoción), imagen y lenguaje, etc; constatándose la evolución positiva. Se ha seguido avanzando en la conciliación laboral/familiar, en el diseño de un programa piloto de teletrabajo y en los protocolos de actuación ante situaciones de acoso laboral y acoso sexual.

Negociación de II Convenio Colectivo. El 31 de diciembre de 2010 finalizó la vigencia del I Convenio Colectivo de Adif, constituyéndose el 6 de abril de 2011 la comisión negociadora del II una vez celebradas las elecciones sindicales y conformado el nuevo Comité General de Empresa.

Calidad y modelo EFQM. Se ha continuado con el proceso del sistema de calidad, certificación ISO 9001:2008, avanzándose con el proceso estratégico de organización, completándose así todo el sistema de calidad del área lo que ha ayudado a la obtención de la certificación global. Respecto del modelo EFQM se ha diseñado e implantado el cuadro de mando integral, con un completo sistema de indicadores de resultado e inductores, alineados con los análisis del nuevo ciclo estratégico 2011-2014 de la entidad.

En los cuadros siguientes se describe la distribución de los trabajadores de la entidad a 31 de diciembre de 2011 por áreas de gestión, grupos profesionales, por edades y antigüedad en la entidad, y su distribución geográfica por Comunidades Autónomas.

ÁREAS DE GESTIÓN	EFFECTIVOS
Presidencia	16
D.G. de Seguridad, Organización, y RR.HH.	565
D.G. Económica Financiera y de Control	544
D.G. Desarrollo Estratégico y Relaciones Internacionales	63
D.G. de Explotación de la Infraestructura	3.262
D.G. de Operaciones e Ingeniería	8.236
D.G. de Grandes Proyectos de Alta Velocidad	284
Dirección de Comunicación y Relaciones Exteriores	63
Secretaría General y del Consejo	45
Otros	171
TOTALES	13.249



GRUPOS PROFESIONALES	EFFECTIVOS
Personal operativo	11.377
Estructura de apoyo	1.006
Estructura de dirección	866
TOTALES	13.249

EDAD	%
Hasta 35 años	7,82
Entre 36 y 50 años	46,92
Más de 50 años	45,26

ANTIGÜEDAD	%
Entre 0 y 12 años	13,43
Entre 13 y 19 años	2,39
Entre 20 y 27 años	24,67
Entre 28 y 35 años	52,71
Más de 36 años	6,80

Por último, el reparto geográfico de los trabajadores por comunidades autónomas figura en el cuadro adjunto.

COMUNIDAD AUTÓNOMA	EFFECTIVOS
Andalucía	1.793
Aragón	657
Asturias	272
Cantabria	162
Castilla y León	1.668
Castilla La Mancha	743
Cataluña	1.631
Extremadura	261
Galicia	631
Madrid	3.329
Murcia	181
Navarra	177
País Vasco	596
La Rioja	65
Comunidad Valenciana	1.083
TOTAL	13.249



4.4.2. RESTO DE SOCIEDADES DEL GRUPO

Las existencias de personal de las cinco sociedades filiales más relevantes a 31 de diciembre de 2011 se sitúan en 3.724 empleados, de los que el 71,8% son fijos y el 28,2% eventuales. En 2011 se ha producido un aumento en el total de empleados de 229 personas, habiendo descendido el número de trabajadores eventuales e incrementado el de fijos.

El detalle de dichas plantillas y su evolución respecto al año 2010, se muestra en la tabla siguiente:

PLANTILLA Nº de personas	A 31-12-2011	%	A 31-12-2010	%	VARIACIONES 2011-2010
COMFERSA	465	12,5	206	5,9	259
FIDALIA	6	0,2	6	0,2	0
INECO	3.158	84,8	3.182	91,0	-24
EMFESA	25	0,7	25	0,7	0
REDALSA	70	1,8	76	2,2	-6
TOTALES	3.724	100,0	3.495	100,0	229
FIJOS	2.673	71,8	2.322	66,4	351
EVENTUALES	1.051	28,2	1.173	33,6	-122

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 instrumentos legales se enmarca, además, dentro de la política de la Unión Europea de alcanzar niveles de calidad estratégicos, en aras de la búsqueda de la competitividad del ferrocarril y de la potenciación de los tráficos, tanto de mercancías como de viajeros, dentro de un sistema liberalizado de transporte ferroviario.

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

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

Para la regulación y gestión de los servicios en las estaciones de viajeros, se han suscrito tres: 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 se refieren a diversos aspectos: ayuda en caso de accidentes; mantenimiento del parque de material de mantenimiento de infraestructuras de líneas convencionales; mantenimiento de los tractores de las terminales de mercancías; transporte por ferrocarril de los materiales que mantenimiento de líneas convencionales precisa para el desarrollo de su labor; utilización conjunta de los sistemas de información; prestación de servicios de tracción y personal de conducción en las líneas de ancho UIC; mantenimiento de instalaciones en los talleres y playas de vía de Cerro Negro, La Sagra y Santa Catalina; suministro de energía para usos distintos de tracción (UDT); el referido a los títulos de transporte ferroviario utilizados por el personal y beneficiarios de Adif y otros como los relacionados con la gestión ambiental y fomento de la movilidad sostenible.

En el año 2008 se firmaron nuevos acuerdos por los que se formaliza la aplicación de la Orden FOM/2909/2006 del derecho de usufructo sobre bienes inmuebles e instalaciones vinculadas con el transporte ferroviario de mercancías, para espacios comerciales y campas. Y en el ámbito de las estaciones de viajeros, en el año 2009 destaca la formalización del acuerdo con Renfe Operadora para la prestación de servicios de ayuda a viajeros con discapacidad y movilidad reducida que, contemplando un compendio de servicios, se lleva a cabo bajo la marca "Atendo". Dicho servicio está disponible actualmente en 125 estaciones, en 66 con carácter permanente y en 59 con carácter puntual. Con fecha 18 de noviembre de 2011 y efectos retroactivos a partir de 1 de julio de dicho año, este servicio se presta exclusivamente por Renfe-Operadora.

En el presente ejercicio se ha vuelto a suscribir un nuevo acuerdo relativo a la gestión integral y administración de estaciones de cercanías, que sustituye al firmado en el año 2005, por cuanto el desarrollo en el periodo transcurrido del nuevo modelo ferroviario impulsado por la Ley 39/2003 y la obligada adaptación de la prestación de los servicios de cercanías al contenido del Acuerdo de Consejo de Ministros de 2 de julio de 2010, por el que se establecen las bases para la fijación de las obligaciones de servicio público en los servicios de transporte ferroviario de viajeros, aconsejan su renovación y adaptación. Tiene por objeto la encomienda a Renfe Operadora de la gestión integral y administración de las estaciones que se detallan en el anexo del convenio, en razón de su vinculación con la explotación de los servicios de transporte de cercanías que se desempeña en dichas estaciones.

4.6. OTROS CONVENIOS Y ACUERDOS DE COLABORACIÓN

La actividad de Adif está imbricada en el desarrollo urbano y afecta a la calidad de vida de los ciudadanos. Es por ello que la integración del ferrocarril en las ciudades debe realizarse en coordinación con las distintas administraciones afectadas, de modo que desde la fase de diseño se integre la infraestructura en la ordenación urbana y se minimice el efecto barrera y



las molestias que se puedan ocasionar. En ese sentido se han suscrito, a modo de resumen, convenios de colaboración en materia de integración de las infraestructuras ferroviarias en ciudades con el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Guipúzcoa, Junta de Castilla y León y los ayuntamientos de Málaga, Andoain, Fene, Irún, Montcada y Reixac, Aldaia, Alaquas, Xirivella, Donostia-San Sebastián, Salou, Granollers y Cuenca.

Adif y Puertos del Estado firmaron varios para regular el acceso ferroviario a diversos puertos de Cataluña, Galicia, Valencia, Andalucía y el País Vasco, así como al resto de las infraestructuras existentes en los mismos, con el objetivo de favorecer una gestión coordinada y mejorar la integración del ferrocarril en la cadena logística. Asimismo se han suscrito acuerdos y adendas para dar continuidad a los firmados anteriormente, con Red ferroviaria Vasca Euskal-Trenbide Sarea, Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Valladolid Alta Velocidad 2003, León Alta Velocidad 2003 S.A. y Palencia Alta Velocidad S.A.

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, añadiendo a los existentes con las Comunidades Autónomas de Galicia, Madrid, Extremadura, Murcia, Cantabria, Castilla La Mancha, Valencia, Cataluña, Aragón y la Comunidad Autónoma de Castilla y León, el firmado en 2011 con la Comunidad Foral de Navarra.

En proyectos relacionados con I+D+i se han suscrito acuerdos de colaboración con las universidades de Almería, Córdoba, Granada y Extremadura, que tienen como objetivos comunes identificar las actuaciones de formación en I+D+i, de asesoría, vigilancia y prospectiva tecnológica; y con TRAGSA adenda al marco de colaboración para la realización de actuaciones, trabajos, asistencias técnicas, consultorías, y prestación de servicios en los ámbitos rural, agrario, forestal y medioambiental. Siguiendo la línea de actuación iniciada para el establecimiento de un marco general entre esta entidad y diferentes empresas del sector con las que llevar a cabo y desarrollar actividades relacionadas con la investigación científica, el desarrollo tecnológico y la innovación ferroviaria en el centro de tecnologías ferroviarias (CTF) en Málaga, se han suscrito convenios y acuerdos marco de colaboración con 17 empresas y entidades. Asimismo, se suscribió un acuerdo marco de colaboración institucional con la Fundación Centro Innovación Andaluz para la Construcción Sostenible (CIAC), y sendos convenios, uno con INECO sobre el sistema iCECOF, en donde se reconoce la propiedad intelectual e industrial del mismo a Adif, y otro con Red Eléctrica que pretende consolidar un marco estable entre las partes. Por último mencionar el convenio de colaboración con Feve para implantar el sistema DaVinci en su red, y con Seat para la prestación de servicios logísticos en las instalaciones ferroviarias de la factoría en Martorell.

También, el compromiso de Adif con el respeto al patrimonio ambiental y cultural, la profundización y extensión del modelo de gestión y socialmente responsable (RSC) y la mejora de la accesibilidad a las estaciones, se ve reforzado con los convenios de colaboración y



protocolos firmados, entre otros, con la Fundación Iberoamericana de las Artes (FIBART), para la difusión de la cultura iberoamericana, con la Federación de Asociaciones de Scouts de España (ASDE) al objeto de fomentar actitudes de conservación medioambiental y protección de la diversidad biológica y con la Fundación Plan Internacional España que tiene por objeto la realización de actividades conjuntas destinadas a mejorar las condiciones de vida de los niños de los países que no se desarrollan. Asimismo, teniendo en cuenta que parte del patrimonio gestionado por nuestra entidad no tiene una utilidad directa como infraestructura ferroviaria, por ser activo en desuso, esta se pone al servicio de los ciudadanos con la finalidad de que esté disponible y responda a las necesidades de la sociedad; por lo que a los suscritos anteriormente para la cesión gratuita de activos en desuso, financiación de rehabilitación de edificios y cesión de material ferroviario, con el Ayuntamiento de Miño, la Empresa Pública de Suelo de Andalucía (EPSA), Asociación del ferrocarril de Venta de Baños, Fundación dos Ferrocarriles de Galicia y Ayuntamiento de Aguilas; se suma el convenio de colaboración con el Ministerio de Fomento para financiar las obras de rehabilitación de una nave del Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.

Con las Administraciones Públicas (Administración General del Estado, Comunidades Autónomas y las Entidades Locales) en el año 2011 destacar, además del contrato programa con la AGE, el protocolo entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, Renfe-Operadora y el ente gestor de la Red de Transporte y Puertos de la Generalitat Valenciana (GTP) para el desarrollo de actuaciones del corredor ferroviario denominado Tren de la Costa Valencia-Alicante.

Por último en cuanto a la gestión sobre Vías Verdes, se ha procedido a la firma de convenios de arrendamiento con el Ayuntamiento de Segovia de determinados inmuebles para su uso como Vía Verde, con el Consorcio de la Vía Verde del Valle del Eresma para la creación de su Vía Verde, el Ayuntamiento de Fene (A Coruña) para la puesta en marcha de la senda entre San Valentín y Maniños, y los Ayuntamientos de Huesca y Alerre para la puesta en marcha de la Vía Verde Huesca-Alerre.

4.7. PROYECTOS INTERNACIONALES

El objetivo general que persiguen las actividades internacionales de la entidad, además de la defensa de sus intereses, es rentabilizar el conocimiento y experiencia de Adif con la consecución de proyectos. Para ello se siguen líneas de trabajo orientadas a fomentar la participación en actividades del exterior impulsando la integración de la red nacional en la red europea e incrementando la dimensión del negocio en el exterior.

Así, en 2011 se ha reforzado desde las instituciones correspondientes a nivel europeo (Parlamento Europeo, Consejo de Ministros y Comisión Europea) el tratamiento común de los instrumentos de modernización del ferrocarril (destacando el impulso a corredores europeos y redes transeuropeas e interoperabilidad). Se siguen así las estrategias marcadas en el Libro



Blanco presentado en marzo, orientadas a conseguir un espacio ferroviario europeo único basado en un sistema de transportes competitivo y eficiente, destacando al modo ferroviario como elemento clave para su consecución. En esta estrategia han jugado un papel destacado los organismos internacionales en los que participa activamente Adif (UIC, CER, EIM, ERA, CEEP, Rail Net Europa), utilizados como plataformas técnicas y/o políticas para impulsar los intereses del sector ferroviario y para apoyar, coordinar y realizar actividades y proyectos internacionales dirigidos tanto al desarrollo y financiación de infraestructuras como a la mejora tecnológica, la investigación, desarrollo e innovación.

En este sentido, se participa en las agrupaciones europeas de interés económico (AEIEs) creadas para impulsar los corredores internacionales que afectan a España: AEIE Corredor D, creada en 2007 para apoyar la implantación de ERTMS y el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías sobre el corredor mediterráneo entre Valencia y Ljubjana; AEIE SEA Sur Europa Atlántico Vitoria-Dax, creada en 2005 para desarrollar la correspondiente conexión ferroviaria internacional; AEIE AVEP Alta Velocidad España-Portugal, que ha desarrollado estudios y definido las actuaciones en el tramo internacional, con estaciones de viajeros y mercancías en Badajoz/Caia; AEIE TCP Travesía de Gran Capacidad de los Pirineos, constituida en 2010 habiéndose licitado y adjudicado en el presente ejercicio un primer estudio de análisis de tráfico en torno a una futura conexión ferroviaria central; y AEIE User's Group ERTMS, dirigida a la armonización de las especificaciones técnicas y reglamentarias de operación de dicho sistema de gestión de tráfico ferroviarios.

Un segundo espacio de actividad se ha dirigido al desarrollo de la cooperación y el negocio internacional. Fruto de la experiencia de gestión y capacidad tecnológica que se deriva del proceso de modernización ferroviaria llevada a cabo en España, se comienzan a concretar nuevas oportunidades de negocio en el mercado internacional. Así, se complementan colaboraciones dirigidas al reforzamiento institucional y empresarial con otros países, en base a las directrices recibidas desde el Ministerio de Fomento de apoyo al conjunto del sector industrial español, considerando el sector ferroviario como estratégico para la política de internalización y apertura de mercados internacionales.

Con independencia del proyecto HARAMAIN, que se comentará a continuación, destacar el acuerdo de colaboración firmado con BHZJK, el gestor de infraestructuras de Bosnia y Herzegovina, para la modernización de la red ferroviaria de dicho país, y la continuación de las colaboraciones con países considerados estratégicos, con los que se tiene acuerdos de colaboración: con RZD (Rusia), TCDD (Turquía), ONCF (Marruecos) y con PKP PLK (Polonia). También, en el plano internacional, mencionar el seguimiento de los planes de desarrollo de la alta velocidad, y la colaboración con los organismos y autoridades, en Estados Unidos y Brasil.



Proyecto HARAMAIN

Arabia Saudí ha iniciado la construcción, con financiación pública, de una nueva línea ferroviaria de Alta Velocidad de 449 km, entre las ciudades de Meca y Medina (la llamada Haramain High Speed Rail – HHR), de tráfico exclusivo de viajeros y de cuatro estaciones (Meca, Jeddah, Centro Económico KAEC y Medina). El proyecto consiste en el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la línea, en régimen BOT (build, operate and transfer) para la Organización de Ferrocarriles Saudí (SRO).

El proyecto se ejecuta en dos fases:

- fase 1 subdividida en dos partes: construcción de la obra civil-plataforma y construcción de las estaciones;
- fase 2, adjudicada al consorcio español, subdividida a su vez en dos fases: fase CAPEX, construcción de la superestructura, puesta en servicio de la línea y suministro del material rodante, con una duración estimada de 51 meses; y fase OPEX, operación del ferrocarril y mantenimiento de la línea y el material rodante, durante 12 años.

El Consorcio Al Shoula, adjudicatario de la fase 2 del proyecto, está formado por 14 entidades y empresas (2 saudíes y 12 españolas), ha dirigido los procesos de elaboración y defensa de la oferta hasta su adjudicación. Adif es responsable de la gestión y seguimiento del diseño, proyecto, construcción y puesta en servicio de la línea. Asimismo es responsable de la operación y mantenimiento de las infraestructuras y las estaciones.

Las principales características del proyecto son:

- Longitud 449 km (Meca–Jeddah 78 km, Jeddah–Medina 371 km).
- Estaciones en construcción: La Meca, Jeddah, KAEC (King Abdullah Economic City) y Medina Central. Además figura otra estación en proyecto, KAIA.
- Velocidad de diseño 320 km/h, con una velocidad comercial de 300 km/h.
- Tiempo de viaje Meca–Medina, menor de 2h30´ (con paradas en Jeddah, KAIA, KAEC).
- Demanda media estimada de 160.000 viajeros/día.
- Doble vía de ancho 1.435 mm, electrificación 25 kV, 60 Hz y ERTMS Nivel 2.
- Trenes al inicio de la operación: 35 unidades.

El ámbito de actuación de Adif se divide en las siguientes áreas de trabajo:

- Ingeniería, superestructura y mantenimiento. En la fase CAPEX participa en el equipo de la interface para la recepción de la infraestructura, es responsable del control del proyecto constructivo, de la gestión del proyecto durante la construcción, de la integración de los sistemas y de la puesta en servicio. Asimismo es responsable de la preparación de la normativa, manuales, procedimientos y documentación técnica relacionada con el mantenimiento. En la fase OPEX es responsable de la dirección del mantenimiento.
- Circulación. En la fase CAPEX participa en el diseño, proyecto, instalación, pruebas y puesta en servicio de los sistemas y equipos de gestión del tráfico ferroviario. Asimismo



es responsable de la elaboración de la normativa, manuales, procedimientos y documentación técnica relacionada con la circulación. En la fase OPEX es responsable de la supervisión y gestión en tiempo real y diferido del tráfico ferroviario, así como de la planificación y gestión de la capacidad de la línea.

- Estaciones. Durante la fase CAPEX participa en el equipo de la interface para la recepción de las estaciones y es responsable de la preparación de normativa, manuales, procedimientos y documentación técnica relacionada con la gestión de las estaciones. Durante la fase OPEX es responsable de la operación y el mantenimiento de las estaciones, así como de la explotación comercial de las mismas.
- Seguridad en la circulación. En la fase CAPEX es responsable de la elaboración de la normativa de seguridad en la circulación, verificando y validando los dossiers de seguridad de las instalaciones. En la fase OPEX es responsable de la planificación y dirección del sistema de gestión de seguridad en la circulación. Asimismo realiza la investigación de accidentes e incidentes ferroviarios.
- Seguridad y protección civil. En la fase CAPEX elabora los planes de actuación, normativa y procedimientos técnicos en materia de seguridad relacionados con la zona segura de las estaciones. En la fase OPEX es responsable de la dirección y el control de los recursos de seguridad en la zona segura de las estaciones.
- Formación. En la fase CAPEX realiza la dotación de elementos del centro de formación y las acciones formativas habilitantes del personal de las áreas de mantenimiento, circulación, seguridad en la circulación y estaciones. En la fase OPEX lleva a cabo las acciones formativas anuales de reciclaje y los aspectos formativos del programa de saudización.

5. HECHOS POSTERIORES

Con fecha 20 de julio de 2012, se ha aprobado el Real Decreto 22/2012, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios. Este Real Decreto prevé en su artículo 2, la extinción del entidad pública empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (en adelante, Feve) con fecha 31 de diciembre de 2012, subrogándose Adif y Renfe Operadora en los derechos y obligaciones de aquella y asumiendo la titularidad de los bienes que, al fecha de entrada en vigor de esta norma, estén adscritos o pertenezcan a la entidad que se extingue. El traspaso se efectuará a su valor contable.

Mediante Orden del Ministerio de Fomento se determinará la adscripción a Adif o a Renfe Operadora de los bienes, derechos y obligaciones de Feve, en función de su actual adscripción a la infraestructura o las operaciones.

Asimismo, mediante Orden del Ministerio de Fomento se determinarán los trabajadores que deban integrarse en Adif y Renfe Operadora.



También a través de orden ministerial se fijarán las cuantías de los cánones correspondientes a las líneas ferroviarias y a la utilización de las estaciones u otras instalaciones procedentes de la extinción de Feve y cuya administración se encomienda a Adif.



6. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE ADIF A 31 DE DICIEMBRE DE 2011

Consejo de Administración

PRESIDENTE:

D. Antonio González Marín

VOCALES:

D^a. Mercedes Caballero Fernández

D. Javier Hurtado Domínguez

D. Félix Díaz Martínez

D. José Carlos Alcalde Hernández

D. Carlos Bartolomé Marín

D. Juan Carlos Cáceres Díez

D. Gerardo Luis Gavilanes Ginerés

D. Carlos María Juárez Cólera

D^a. Mercedes Rodríguez Arranz

D. Juan Ángel Mairal Lacoma

SECRETARIA:

D^a. María Rosa Sanz Cerezo

Madrid, 13 de septiembre de 2012

EL PRESIDENTE

Fdo.: Enrique José Verdeguez Puig