

Memoria Económica y de Actividad

Informe de Sostenibilidad | 2010





Memoria Económica y de Actividad

Informe de Sostenibilidad | 2010



Índice

Sobre el Informe de Sostenibilidad y su estructura	7
1. Actividad económica	13
1.1. Ingresos y gastos	14
1.2. Inversiones	16
1.3. Ejecución del contrato programa	19
1.4. Planes de inversión especiales	25
1.5. Financiación de la Unión Europea	26
1.6. Contratación	30
1.7. Participaciones de Adif	32
2. Informe de auditoría y cuentas anuales 2010	39
2.1. Informe de auditoría elaborado por la Intervención Delegada de Adif	39
2.2. Cuentas anuales ejercicio 2010	45
3. Actuaciones básicas de desarrollo del modelo ferroviario	153
4. Actuaciones por áreas de actividad	157
4.1. Red de Alta Velocidad	157
4.2. Red Convencional	172
4.3. Circulación	174
4.4. Estaciones de Viajeros	179
4.5. Servicios Logísticos	181
4.6. Patrimonio y Urbanismo	181
4.7. Telecomunicaciones y Energía	185
4.8. Actividades de I+D+i y eficiencia energética	187
4.9. Seguridad	189
4.10. Calidad	189
ANEXOS	
I. Índice de tablas	192
II. Índice de gráficos	193





Sobre el Informe de Sostenibilidad y su estructura



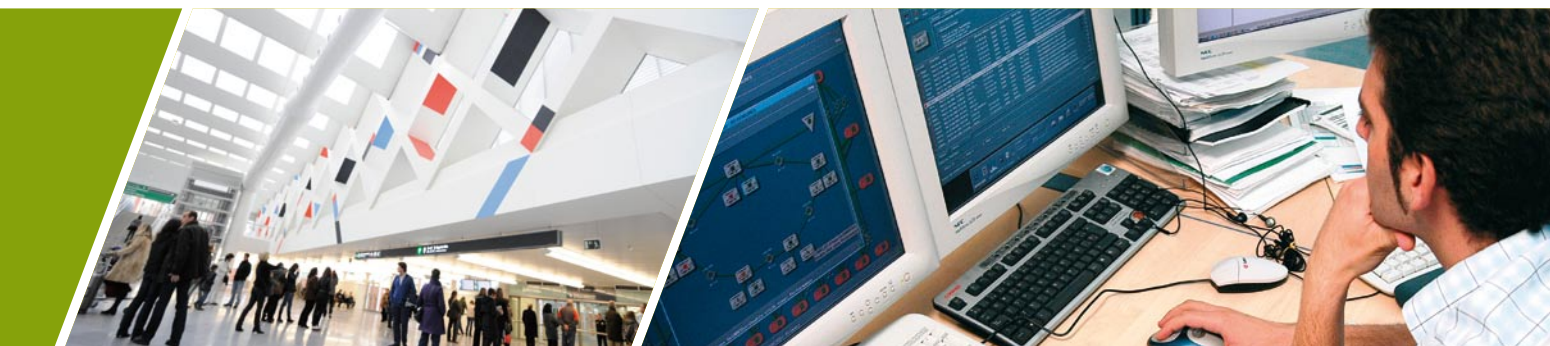
Desde 2006, Adif ha venido elaborando anualmente su Informe de Sostenibilidad siguiendo las orientaciones y principios establecidos por el Global Reporting Initiative (GRI) en su versión G3.1 para el Nivel de Aplicación A+.

Para su realización se han seguido los siguientes pasos:

1. Recogida de información sobre los indicadores GRI, mediante su recopilación formal en fichas de indicadores y datos generales sobre las iniciativas y acciones de valor que se han puesto en marcha a lo largo del año. Cada una de las direcciones ha aportado su contenido, previamente recogido y supervisado según los sistemas de gestión e información de la empresa, que a su vez están verificados por terceros independientes.

2. Revisión del Informe, previa a su publicación, por parte de las divisiones y direcciones para confirmar que se refleja fielmente la gestión de cada uno, cotejando los datos cuantitativos y cualitativos. El Comité de Dirección realiza también su propia revisión para garantizar el reflejo del espíritu y valores corporativos de Adif, así como la calidad de su contenido.

En línea con los principios exigidos por el GRI, se incluye la información relativa a los **temas considerados materiales o relevantes** para el negocio, más allá del marco económico, y ajustados a las especiales características como empresa, rindiendo cuentas en el **contexto de sostenibilidad** que marca la visión y enfoque de gestión de su desempeño responsable. El Informe trata de reflejar con



exhaustividad la actividad global de Adif durante el año 2010, dando respuesta a todos los indicadores requeridos en el nivel de aplicación A y dejando constancia de la **participación** que sus **grupos de interés** han tenido en cada uno de los datos aportados.

La información contenida en este Informe es **equilibrada**, incluyendo los logros alcanzados y los objetivos marcados a futuro. Para facilitar la **comparabilidad**, se ha intentado incluir en los datos cuantitativos series de años anteriores, sin perjuicio de la información suministrada en el Informe del año anterior, habiéndose guiado también por la **precisión** de los datos aportados y que se exponen con el detalle suficiente para cumplir con las expectativas de sus grupos de interés. La **claridad** ha sido también una máxima a la hora de redactar, huyendo de explicaciones farragosas o ambiguas. Y para garantizar la **fiabilidad**, el contenido de este Informe ha sido revisado por todas las direcciones y divisiones internas que tienen responsabilidad en la gestión de los grupos de interés de la entidad.

Además, el presente Informe se ha realizado de acuerdo a las directrices del GRI alcanzando el Nivel de aplicación A+ y siguiendo los principios de la norma AA1000 APS. Adicionalmente, ha sido verificado externamente por KPMG Asesores, S.L. a excepción del Volumen Medioambiental. El informe de verificación se encuentra disponible en el Volumen 1 del Informe de Sostenibilidad 2010 de Adif: Estrategia y Compromisos, y en él se detalla el alcance del trabajo, los criterios utilizados, los trabajos realizados, así como la conclusión a la que se ha llegado durante el proceso.



Estructura

Adif publica su Informe de Sostenibilidad de manera integrada por quinto año consecutivo. En cuatro volúmenes se recoge el desempeño de la compañía desde el enfoque económico, social y medioambiental, rindiendo cuentas de la evolución y mejora continua en el cumplimiento de aquellos compromisos voluntariamente aceptados y las obligaciones que Adif tiene como entidad pública empresarial.

El contenido completo de este Informe es el siguiente:

Volumen 1. Estrategia y Compromisos

Sobre el Informe de Sostenibilidad y su estructura.

1. Mensaje del Presidente

2. Perfil y marco de actuación de Adif

3. La Responsabilidad social corporativa y la sostenibilidad en Adif

4. Integridad en la gestión y extensión de la RSC

5. Transparencia y diálogo con los grupos de interés

6. La RSC en Adif: Estrategia y resultados

ANEXOS: Tabla de Indicadores GRI, Tabla de contenidos por grupos de interés, Índice de tablas, Índice de gráficos, Glosario de términos y Verificación externa del Informe.

Volumen 2. Memoria Económica y de Actividad

Sobre el Informe de Sostenibilidad y su estructura.

1. Actividad económica

2. Informe de auditoría y cuentas anuales 2010

3. Actuaciones básicas de desarrollo del modelo ferroviario

4. Actuaciones por áreas de actividad

ANEXOS: Índice de tablas, Índice de gráficos.



Volumen 3. Memoria Medioambiental

Sobre el Informe de Sostenibilidad y su estructura

- 1. Presentación de la memoria medioambiental**
- 2. Compromiso de Adif con el medio ambiente**
- 3. Balance medioambiental**
- 4. Gestión medioambiental**
- 5. Desempeño medioambiental**
- 6. Gastos e inversiones en medio ambiente**
- 7. Contribución de Adif a la sostenibilidad ambiental del transporte**

ANEXOS: Perfil de la memoria y limitaciones de alcance, Índice de contenidos GRI, Índice de tablas, Índice de gráficos, Relación de fuentes utilizadas, Glosario de términos, Declaración de Verificación y Cuestionario para sugerencias de mejora.

Volumen 4. Memoria Social

Sobre el Informe de Sostenibilidad y su estructura

- 1. Compromiso con la seguridad del sistema ferroviario**
- 2. Fortaleciendo el orgullo de pertenencia de Adif**
- 3. Creación de Valor en la sociedad y las comunidades locales: cohesión, desarrollo y bienestar**

ANEXOS: Índice de tablas, Índice de gráficos



El Informe está disponible online en la web corporativa de Adif (www.adif.es) y en el portal corporativo de comunicación interna Inicia (<http://inicia.adif.es>).

Cualquier información adicional, consulta, sugerencias de mejora y comentarios pueden realizarse a:

Volúmenes 1, 2 y 4

Dirección de Reputación Corporativa y Marca

C/ Sor Ángela de la Cruz, 3 - 1ª planta
28020 Madrid (España)

Teléfono: 00 34 91 774 44 89

e-mail: rsc@adif.es

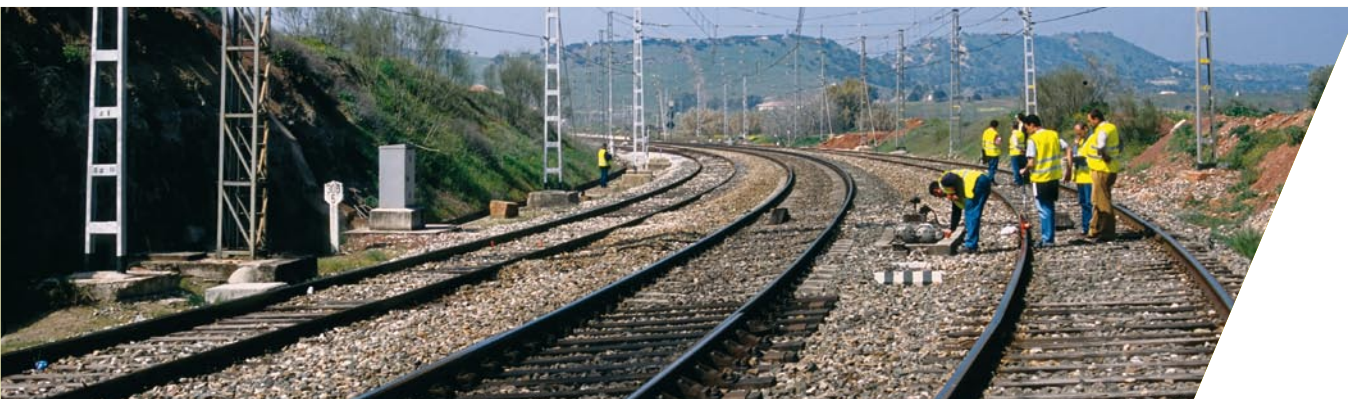
Volumen 3

Dirección de Calidad y Medio Ambiente

Paseo del Rey, 30
28008 Madrid (España)

Teléfono: 00 34 91 540 38 00

e-mail: cyma@adif.es





1

Actividad Económica

En primer lugar, desde el punto de vista del desempeño económico, la principal responsabilidad de Adif es la eficiencia en la gestión y transparencia en la rendición de cuentas ante los ciudadanos y las administraciones, aún más dada su especial naturaleza.

En ese sentido uno de nuestros objetivos estratégicos es el de conseguir el equilibrio financiero, con una cobertura total de costes de explotación. Esa sostenibilidad económica y financiera es la base para garantizar la creación de riqueza que nuestra actividad conlleva, puesto que nuestra contribución al desarrollo económico y social del país es la segunda gran responsabilidad que tenemos desde el punto de vista económico.

Evidentemente, la mejora de las infraestructuras de transporte de un país repercute en su crecimiento económico y competitividad. Además, el transporte ferroviario supone un ahorro de costes económicos indirectos para la sociedad: contaminación, emisiones efecto invernadero, accidentalidad, etc.

Por tanto, la actividad de Adif se centra en conseguir la máxima fiabilidad, disponibilidad y seguridad de las infraestructuras ferroviarias, con un alto grado de calidad, respeto al medioambiente y eficiencia económica.

A continuación se recogen los datos económicos de Adif, señalando la evolución 2009-2010.

1.1. Ingresos y gastos

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

Tabla 1: Cuenta de Pérdidas y Ganancias del ejercicio 2010

Concepto	2010 (millones €)	2009 (millones €)	Variación (millones €)	Variación (%)
Importe neto cifra de negocios	1.999,8	1.963,0	36,8	1,9
Trabajos efectuados por la empresa para su inmovilizado	24,2	21,6	2,6	12,0
Otros ingresos de explotación	604,9	573,8	31,1	5,4
Resultados excepcionales	194,0	69,8	124,2	177,9
Ingresos de explotación	2.869,6	2.717,1	152,5	5,6
Aprovisionamientos	-157,2	-145,3	-11,9	8,2
Gastos de personal	-710,5	-674,5	-36,0	5,3
Dotaciones netas para amortización de inmovilizado	-217,1	-202,9	-14,2	7,0
Variación de la provisión de tráfico	6,6	4,9	1,7	34,7
Otros gastos de explotación	-1.608,8	-1.624,2	15,3	-0,9
Gastos de explotación	-2.687,0	-2.642,0	-45,0	1,7
Resultado de explotación	182,6	75,1	107,5	143,1
Ingresos financieros	79,1	102,4	-23,3	-22,7
Gastos financieros	-116,2	-111,3	-4,9	-4,4
Resultados financieros	-42,2	-7,4	-34,8	470,3
Resultado de las actividades ordinarias	140,4	67,7	72,7	107,2
Impuesto sobre sociedades	0,4	0,4	0,0	0,0
Resultado del ejercicio	140,8	68,1	72,7	106,8

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 el contrato programa firmado con Adif. Respecto al año 2009 resaltar el incremento de los ingresos por la administración de la red de titularidad del Estado, si bien con un incremento paralelo de los gastos que ocasionan las actividades de dicha administración.

Los ingresos de los cánones ferroviarios son semejantes a los del año anterior al haber entrado en explotación la línea de alta velocidad Madrid-Cuenca-Albacete-Valencia al final del año 2010. La caída general de la actividad económica se ha traducido en una disminución de los ingresos comerciales de alquileres, servicios y otros ingresos de operadores ferroviarios que se incluyen en la rúbrica de otros

ingresos de explotación. Por otro lado destaca la cifra de resultados excepcionales por 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).

Respecto al año 2009 se han incrementado los gastos de personal, en parte por la dotación al fondo para compromisos futuros derivados del Expediente de Regulación de Empleo 2006-2010, y los gastos por amortización del inmovilizado, además del incremento correspondiente a la utilización del criterio de amortización creciente en progresión geométrica del 3% anual, por el aumento de las inversiones que se han activado en 2010. Por el contrario se ha producido una disminución de otros gastos de explotación consecuencia del plan de austeridad establecido para los gastos externos.

La disminución de los activos financieros, saldos en cuentas corrientes e inversiones financieras, y el aumento del endeudamiento explican las variaciones de los ingresos y gastos financieros respecto al año anterior.





1.2. Inversiones

Las cifras económicas de las inversiones realizadas durante el ejercicio 2010, cuotas del IVA soportado incluidas, figuran en los cuadros adjuntos:

Tabla 2: Inversiones realizadas en el ejercicio por líneas y obras

Líneas	Importe (millones €)
Líneas de Alta Velocidad	4.084,3
Madrid-Levante	1.367,8
Madrid-Frontera Francesa	885,1
Venta de Baños-Palencia-León-Asturias	245,8
Variante de Pajares	223,1
Vitoria-Bilbao-San Sebastián	211,7
Valladolid-Burgos-Vitoria	205,2
Bobadilla-Granada	183,5
Almería-Región de Murcia	169,9
Conexión Atocha-Chamartín	131,2
Estaciones de Alta Velocidad	220,7
Otras inversiones	240,3
Contrato programa y convenios	1.067,7
Ourense-Santiago	324,3
Resto	743,4
Otros activos propios	237,6
Totales	5.389,6

Tabla 3: Inversiones realizadas durante el ejercicio según su naturaleza

Naturaleza	Importe (millones €)
Plataforma	2.738,5
Vía	871,2
Electrificación	322,7
Instalaciones de telecomunicaciones	100,7
Instalaciones de seguridad	498,5
Estaciones	406,7
Equipamientos y resto de actuaciones	451,3
Totales	5.389,6



El total de las inversiones supone una disminución del 6% respecto al año anterior.

desde origen a 31 de diciembre de 2010, se refleja en el siguiente cuadro:

Respecto de las líneas de alta velocidad en construcción, el grado de ejecución de las actuaciones contratadas

Tabla 4: Grado de ejecución de las actuaciones contratadas

Líneas	Contratado (millones €)	Realizado (millones €)	Realizado (%)
Madrid-Frontera Francesa	12.569,9	11.426,7	90,9
Madrid-Levante	9.129,4	7.736,0	84,7
Madrid-Valladolid	4.489,1	4.442,0	99,0
Córdoba-Málaga	2.711,3	2.644,4	97,5
Variante Pajares	2.632,6	2.517,4	95,6
Ourense-Santiago	2.113,8	1.698,8	80,4
Vitoria-Bilbao-San Sebastián	1.029,5	503,4	48,9
Valladolid-Burgos-Vitoria	737,5	266,7	36,2
Bobadilla-Granada	737,3	406,8	55,2
Venta de Baños-Palencia-León-Asturias	623,6	325,9	52,3
Conexión Atocha-Chamartín	591,6	182,5	30,8
Almería-Región de Murcia	494,0	194,6	39,4
Estaciones de alta velocidad	851,7	806,3	94,7
Otras inversiones	1.551,8	696,5	44,9
Totales	40.263,1	33.848,0	84,1



Excluyendo las líneas de alta velocidad en construcción, la distribución de la inversión realizada en 2010 por ejes ferroviarios es la siguiente:

Tabla 5: Distribución de la inversión por ejes ferroviarios

Eje ferroviario	Activos propios (millones €)	C. programa Y convenios (millones €)	Total (millones €)
Eje 0. Alta velocidad	32,7	4,3	37
Eje 1. Madrid Chamartín-Irún-Hendaya	24,8	68,6	93,4
Eje 2. Madrid Chamartín-Zaragoza-Lérida-Barcelona-Cerbere	23,5	276,1	299,6
Eje 3. Madrid Chamartín-Valencia-San Vicente de Calders	38,3	74,6	112,9
Eje 4. Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	27,5	209,1	236,6
Eje 5. Madrid Atocha-Cáceres-Badajoz	2,3	6,9	9,2
Eje 6. Venta de Baños-León-Orense-Vigo	15,9	61,6	77,5
Común a varios ejes o no asignable a ejes	72,5	42,2	114,7
Totales	237,6	743,4	981,0

Y la distribución por tipo de red:

Tabla 6: Distribución de la inversión por tipo de red

Tipo de red	Activos propios (millones €)	C. programa Y convenios (millones €)	Total (millones €)
Cercanías	45,2	267,7	312,9
Red A	43,0	211,7	254,8
Red B	1,9	45,4	47,3
Red C	0,3	10,6	10,8
Red general	87,2	429,3	516,5
Red A	56,0	214,4	270,3
Red B	12,8	158,5	171,3
Red C	18,4	56,4	74,9
Red alta velocidad	32,7	4,3	37,0
Común o no asignable	72,5	42,2	114,7
Totales	237,6	743,4	981,0
Red A	99	426,1	525,1
Red B	14,7	203,9	218,6
Red C	18,7	67,0	85,7
Red alta velocidad	32,7	4,3	37,0
Común a varios ejes o no asignable	72,5	42,2	114,7
Totales	237,6	743,4	981,0

1.3. Ejecución del contrato programa

En el cuadro inferior se recogen los datos relevantes que enmarcan la gestión del ejercicio 2010, comparando las previsiones con los datos reales.

Tabla 7: Ejecución del Contrato Programa. Resumen (Datos en millones de €)

Datos	Previsto contrato programa	Real	Diferencia
Resultado Adif (1)	-109,0	66,7	-175,7
Resultado Administración Red Convencional (1)	60,3	3,6	56,7
Plantilla Adif (al cierre del ejercicio 2010, en nº de personas)	13.349	13.761	-412
Coste del ERE (Expediente regulación de empleo)	73,9	76,6	-2,7
Inversiones en la Red Convencional (2)	578,1	621,6	-43,5
Inversiones en la Red Convencional, acumulado 2007- 2010 (2)	2.121,8	2.167,6	-45,8
Inversiones en la línea de alta velocidad MADRID – GALICIA, tramo OURENSE – SANTIAGO (2)	550,2	324,3	225,9
Inversiones en la línea de alta velocidad MADRID – GALICIA, tramo OURENSE – SANTIAGO, acumulado 2007- 2010 (2)	1.715,2	1.408,0	307,2

(1) Los resultados se han obtenido siguiendo los criterios del PGC 1990

(2) Datos de las liquidaciones, IVA incluido y descontado el % de gastos de la SEITSA

Resultados

El contrato programa prevé para el ejercicio 2010 un resultado negativo de 109,0 millones de €, habiéndose producido en realidad un beneficio de 140,8 millones de €, si bien hay que tener en cuenta que toda la información económica-contable con la que se elaboró el contrato programa se hizo basándose en el Plan General de Contabilidad de 1990, mientras que desde el ejercicio 2008 las cuentas anuales se elaboran conforme al Nuevo Plan Contable (Real Decreto 1514/2007 de 16 noviembre). El distinto tratamiento contable entre ambos planes para las provisiones, los gastos de ERE, los resultados extraordinarios, etc. produce diferencias significativas en el resultado del ejercicio

2010. Recalculado el resultado real según los criterios del PGC de 1990 el beneficio de Adif es de 66,7 millones de €, con lo que se mejoran las previsiones del contrato programa. Asimismo, en la comparación hay que tener en cuenta los resultados excepcionales derivados de la sentencia de la Audiencia Nacional sobre las liquidaciones del IVA en los años 2001 a 2004.

Además del resultado total de Adif, el contrato programa establece el resultado de la administración de la red titularidad del Estado formada por Mantenimiento de la infraestructura, Circulación y Seguridad en la Circulación. Según los criterios del PGC 1990 el resultado real de la administración es de 3,6 millones de €.

Plan de recursos humanos

Entre los compromisos que el contrato programa establece para Adif figura la adecuación de la plantilla de personal a las necesidades y objetivos de gestión mediante un Plan de Recursos Humanos cuyo instrumento básico es el Expediente de Regulación de Empleo (ERE) 2006-2010 aprobado por la Dirección General de Trabajo. A su vez los objetivos recogidos en el Plan Estratégico 2006-2010 de Adif suponen, entre otras acciones, la contención de los gastos de personal

y la mejora de la productividad. La plantilla final del ejercicio 2010 ha sido 13.761 personas, 412 más que las previstas en el contrato programa, y el coste del ERE ha sido de 76,6 millones de €, superior al previsto en 2,7 millones de €.

Realización de la Inversión Encomendada

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

**Tabla 8: 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	300,2	1.523,5	
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	138,5	169,4	
5ª encomienda (30/12/2009)			0,2	64,7	64,9	254,5
6ª encomienda (30/12/2010)				2,3	2,3	152,4
Total encomiendas	479,9	520,6	543,3	578,1	2.121,8	406,8
0,25% gestión seittsa	1,2	1,3	1,4	1,4	5,3	
Total previsto contrato programa (*)					2.127,1	

(*) Incluye 0,25% gestión SEITTSA

A 31 de diciembre de 2010 el importe acumulado de las inversiones realizadas en la Red Convencional de titularidad del Estado, según las liquidaciones presentadas a la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa, asciende a 2.167,6 millones de €, inferior en 45,8 millones de € a la cifra acumulada prevista en el contrato programa (descontado el 0,25% gestión de SEITTSA). A su vez, en la cláusula 6.1.5 del mismo se establece que dado el carácter plurianual de las inversiones, se autorizan compromisos de inversión para ejercicios posteriores al 2010, que en su momento se incorporarían a un futuro contrato programa, por un importe máximo de 1.000 millones de €, siempre que estén pendientes de contabilización como gasto a 31 de diciembre de 2010.

Por otra parte, para la línea de alta velocidad Madrid-Galicia, tramo Ourense-Santiago se prevé una inversión para el período 2007-2010 de 1.712,7 millones de € (descontado el 0,25% gestión de SEITTSA), previsión que supera en 304,7 millones de € el importe de las liquidaciones en el período.

Esta inversión no requiere encomienda específica por ser una obra individual claramente identificada en el contrato programa.

Indicadores de prestación de servicios

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

En el cuadro adjunto figuran las previsiones y las cifras reales de estos indicadores para el ejercicio 2010.

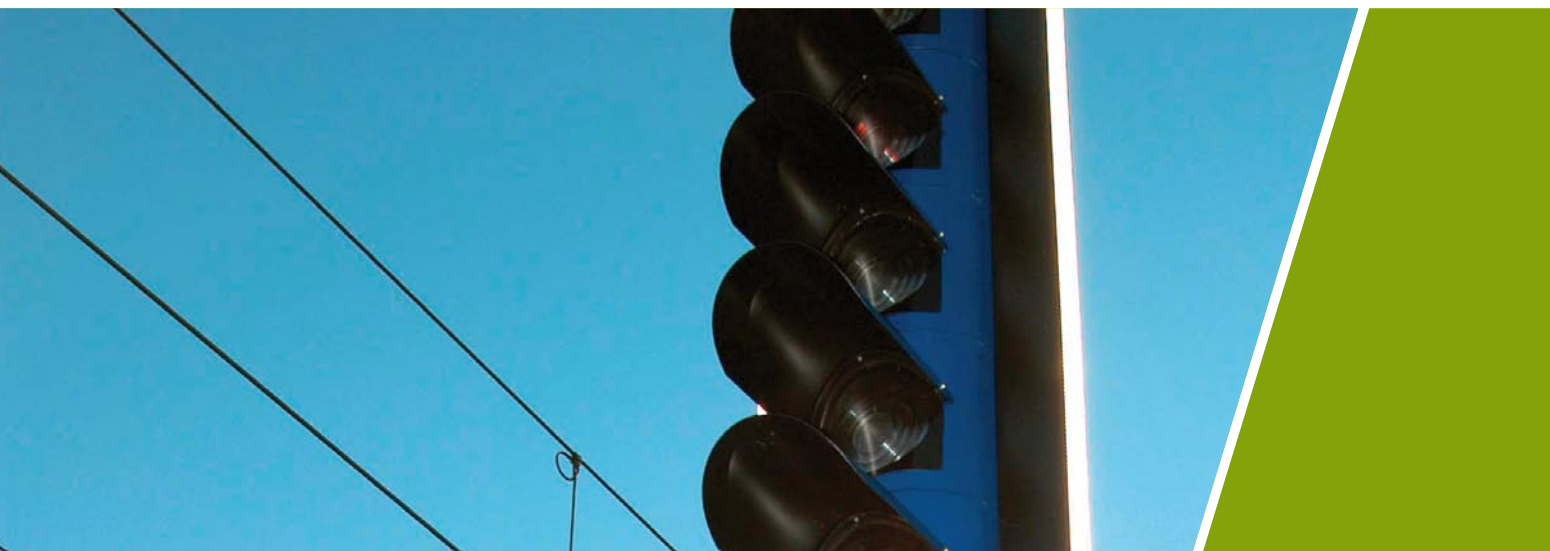


Tabla 9: Indicadores de prestación de servicio

Cuadro de situación global - indicadores de prestación de servicio			Previsto en CP 2010	Real 31/12/2010
Porcentaje de vía calificado como bien + aceptable				
Confort	Calidad de vía	Red A1	65,70	71,30
		Red A2	58,00	64,30
		Red B	54,10	64,00
Fiabilidad (Imputable a Adif)	Redes A1 + A2			
	Nº incidencias con afectación a la circulación		4.119	4.074
	Cercanías Madrid y Barcelona			
	Nº incidencias con afectación a la circulación		858	1.200
Disponibilidad (Imputable a Adif)	Redes A1 + A2			
	Horas totales fuera de servicio		10.989	12.976
	Sin afectación a la circulación		14.600	15.035
	Cercanías Madrid y Barcelona			
	Horas totales fuera de servicio		1.662	2.791
	Sin afectación a la circulación		1.688	2.008
Accidentalidad	Accidentes de trenes		25	13
Puntualidad (Imputable a Adif)	% Trenes impuntuales			
	Larga distancia (Llegada > 10 min.)		2,00	0,98
	Euromed (Llegada > 5 min.)		4,00	1,37
	Alaris (Llegada > 5 min.)		1,50	1,55
	Altaria (Llegada > 5 min.)		2,50	1,31
	Cercanías (Llegada > 3 min.)		0,50	0,64
	Media distancia (Llegada > 5 min.)		1,25	1,95
	Mercancías (Puntualidad Restringida) (*) Llegada >60 min.		1,30	1,30

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



Balance 2007-2010

Los resultados de Adif en los distintos años del contrato programa 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 materia de RRHH se observa un ligero exceso respecto a los objetivos de plantilla para 2009 y 2010, que se considera se va a corregir 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.

El total de las liquidaciones de las inversiones en el período 2007-2010 ha sido superior en 45,8 millones de € a la prevista en el contrato programa, mientras que en la LAV Ourense-Santiago ha sido inferior a la prevista en 304,7 millones de €, de modo que el saldo consolidado a 31 de diciembre de 2010 de las inversiones contempladas en contrato programa será inferior al previsto en 258,9 millones €. En el cuadro adjunto se detallan las cifras por años:

Tabla 10: Inversiones contempladas en Contrato Programa (Millones de €. Incluidos 2% gestión e IVA. Excluidas aportaciones a SEITTSA)

Red convencional	2007	2008	2009	2010	TOTAL
Contrato Programa	479,9	520,6	543,3	578,1	2.121,8
Liquidaciones	484,9	539,4	521,8	621,6	2.167,7
Ourense-Santiago	2007	2008	2009	2010	TOTAL
Contrato Programa	439,2	329,5	393,7	550,2	1.712,7
Liquidaciones	328,9	365,6	389,2	324,3	1.408,0
Total contrato programa	2007	2008	2009	2010	TOTAL
Contrato Programa	919,1	850,1	937,0	1.128,2	3.834,5
Liquidaciones	813,8	905,0	911,0	945,9	3.575,6



Por último se detalla a continuación el desglose de las inversiones en la red convencional por naturaleza de las mismas.

Tabla 11: Inversiones en la Red Convencional. Desglose por naturaleza (Millones de €. Incluidos 2% gestión e IVA. Excluidas aportaciones a SEITTSA)

Desglose por naturaleza	2007	2008	2009	2010	TOTAL
Cercanías, estaciones y red	0,5	9,2	16,2	75,6	101,6
Mejora de la seguridad y funcionalidad	35,1	75,9	74,4	75,0	260,4
Renovación y modernización de activos	22,3	10,7	58,0	39,7	130,6
Renovaciones, rehabilitaciones y otras actuaciones en vía	67,7	155,7	223,7	257,3	704,4
Supresión/protección de los pasos a nivel	46,0	52,0	57,2	53,0	208,1
Programas urgentes de inversión	316,3	249,5	137,2	154,4	857,4
Impulso de transporte ferroviario de mercancías			7,1	16,9	23,9
Ajustes (ayudas, etc.)	-3,1	-13,6	-51,9	-50,2	-118,8
Total inversiones del contrato programa	484,9	539,4	521,8	621,6	2.167,7



1.4. Planes de inversión especiales

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

Plan de Dinamización de la Economía y el Empleo

Mediante Resolución de fecha 25 de febrero de 2009, la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento encomendó a Adif la realización de actuaciones de conservación y mejora de seguridad y supresión y protección de pasos a nivel de la red convencional, en aplicación del Real Decreto Ley 8/2009 por el que se crea un fondo especial del Estado para la dinamización de la economía y el empleo. Al final del ejercicio 2010 se habían adjudicado contratos de las inversiones encomendadas por importe de 65.146 miles de €, habiéndose realizado el 99%.

Inversiones de mejora en la Red de cercanías y en la Red ferroviaria de titularidad del Estado en Cataluña

Con fecha 6 de junio de 2007 el Ministerio de Fomento, SEITTSA y Adif suscribieron un convenio para la realización de actuaciones para la mejora de la Red ferroviaria de cercanías en Cataluña. Las inversiones objeto de este convenio se financiarán con cargo a los fondos propios de SEITTSA y su construcción se llevará a cabo teniendo en cuenta que Adif contratará las asistencias técnicas necesarias para la redacción de los proyectos y la dirección de obra, correspondiendo a la SEITTSA la licitación de los contratos de ejecución de las

obras. Recoge diversas actuaciones siendo la más destacable la nueva estación de cercanías La Sagrera/Meridiana. Al final del ejercicio 2010? Adif había adjudicado contratos por importe de 7.501 miles de € de los que se había realizado el 64,5%.

Adicionalmente, con fecha 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, en cumplimiento de lo dispuesto en la disposición adicional tercera de la LO 6/2006 de reforma del Estatuto de Autonomía de Cataluña, correspondiendo a actuaciones de modernización de estaciones de cercanías y regionales y reposición y mejora de líneas. Adif licitará los contratos de ejecución de obra de importe inferior a 1,5 millones de €, así como los necesarios para la redacción de proyectos y la dirección de las obras, que será llevada a cabo por esta entidad. Al final del ejercicio 2010? se habían adjudicado contratos por importe de 54.519 miles de € de los que se había realizado el 65%.

Con fecha 24 de febrero de 2009, la Comisión Bilateral Generalitat-Estado acordó, por aplicación de la disposición adicional tercera de la LO 6/2006 de reforma del Estatuto de Autonomía de Cataluña, que Adif realizará inversiones en actuaciones para dar continuidad a la concesión Figueres-Perpignan hasta Barcelona, instalaciones logísticas, inversiones de accesibilidad y mejora de estaciones, de seguridad y mejora de infraestructura, vía e instalaciones de la red convencional. Al final del ejercicio 2010? se habían adjudicado contratos por importe de 59.034 miles de € de los que se había realizado el 54%.

Plan de Modernización de Estaciones

El Real Decreto 8/2009 establece un crédito extraordinario para atender al mencionado Plan a ejecutar por Adif en el que se incluyen diversas actuaciones de acondicionamiento en estaciones multioperador, cercanías y servicios logísticos, además de los accesos ferroviarios en Madrid. Al final del ejercicio 2010 se habían adjudicado contratos de las inversiones encomendadas por importe de 69.801 miles de €, de los que se habían realizado el 93,5%.

1.5. Financiación de la Unión Europea

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

Período 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 2010 se han recibido ayudas del Fondo de Cohesión según el siguiente detalle:

Tabla 12: Ayudas del Fondo de Cohesión

Línea	Coste elegible (millones €)	Ayuda concedida (millones €)	% Ayuda	Cobros (millones €)	% Cobros
Madrid-Frontera Francesa	4.691,0	3.389,3	72,2	3.209,3	94,7
- Madrid-Lleida	2.923,7	2.112,3	72,2	2.098,0	99,3
- Lleida-Frontera Francesa	1.767,3	1.277,0	72,2	1.111,4	87,0
Madrid-Valladolid	1.851,5	1.573,8	85,0	1.318,3	83,8
Madrid-Levante	718,2	574,6	80,0	496,3	86,4
TOTALES	7.260,7	5.537,7	76,3	5.023,9	90,7

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 2010 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 2010 suponen el 95% de las ayudas:

Tabla 13: Ayudas del FEDER (*)

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
Valencia	77,9	38,9	37,0
TOTALES	850,7	425,3	404,1

(*) Millones de euros

Y para la construcción de las líneas de alta velocidad:

Tabla 14: Ayudas del FEDER para la construcción de líneas de Alta Velocidad (*)

Programa operativo	Gran proyecto	Coste elegible	Ayuda	% Ayuda	Total cobros	% Cobros
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	83,5
Valencia	LAV. Levante	198,8	99,4	50	94,4	95,0
TOTALES		3.158,3	1.769,1	56	1.510,4	85,4

(*) 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 a Adif hasta 31 de diciembre de 2010 en el período de programación 2000-2006 alcanza la cifra de 158,9 millones de € de los que se habían cobrado a dicha fecha 150,3.

Período de programación 2007-2013

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

La intervención de la Comunidad al amparo del art. 158 del Tratado tiene por objeto incrementar la cohesión económica y social de la Unión Europea, 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. Tiene por objeto reducir 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. 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.



La sostenibilidad
económica y financiera
es la base para garantizar
la creación de riqueza que
nuestra actividad conlleva



En el sector del transporte por ferrocarril se han considerado prioritarios los proyectos de continuación con las actuaciones iniciadas durante el período 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 totales previstas para Adif se cifran en 3.529 millones de €, de las que a final de 2010 se había solicitado el 66% y concedido el 38%.

a) Fondo de Cohesión - FEDER

Respecto del programa operativo de intervención comunitaria Fondo de Cohesión-FEDER se han concedido ayudas para la línea de alta velocidad Madrid-Levante y para el trayecto León-Asturias, figurando en el cuadro siguiente el coste elegible, la ayuda concedida y los cobros recibidos:

Asimismo se han cobrado 96,9 millones de € en concepto de anticipos, no incluidos en el cuadro.

Tabla 15: Ayudas del Fondo de Cohesión - FEDER (*)

Línea	Coste elegible	Ayuda concedida	% Ayuda	Cobros acumulados
Madrid-Levante	907,3	725,83	80,0	725,8
León- Asturias	317,4	253,90	80,0	223,3
Totales	1.224,7	979,70	80,0	949,1

(*) Millones de euros



b) FEDER Regionales

En los programas operativos de intervención comunitaria FEDER Regionales a 31 de diciembre de 2010 se ha concedido una ayuda a la línea del alta velocidad Madrid-Levante por importe de 107,7 millones de €, con cargo al programa operativo de la Comunidad Valenciana, de la que se ha certificado a la Comisión un importe de 5,5 millones de € pendiente de cobrar a 31 de diciembre de 2010. Por otro lado, con cargo a otros programas operativos en 2010 se ha cobrado la cantidad de 150,6 millones de €, y en años anteriores anticipos por importe de 147,2 millones de €.

c) Fondos RTE

Para el período de programación 2007-2013 se han concedido ayudas para las líneas de alta velocidad por importe de 266,7 millones de €, de las que se había cobrado a final de 2010 la cantidad de 66,8 millones de €.

1.6. Contratación

Durante el ejercicio 2010 se procedió a la modificación y adaptación de los procedimientos internos, de sus pliegos y de los sistemas

informáticos, a fin de adecuarlos a las novedades y actualizaciones en materia de contratación, entre otros, a la entrada en vigor de la Ley 15/2010, de 5 de julio, de modificación de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales; y de la Ley 34/2010, de 5 de agosto, de modificación de las Leyes 30/2007, de 30 de octubre (LCSP), 31/2007, de 30 de octubre (LCSE), y 29/1998 (LJCA), para su adaptación a la normativa comunitaria, reguladora de los recursos en materia de contratación; así como a recoger diversas mejoras en su contenido y desarrollo. La adaptación normativa se ha realizado con la antelación suficiente para evitar que la incorporación a la normativa interna de los cambios legislativos supusiera una ralentización del ritmo de licitaciones y adjudicaciones de la entidad.

De otro lado, con fecha 29 de marzo de 2010, tuvo lugar la apertura del nuevo sistema de contratación en SAP, en el que desde entonces se realiza toda la gestión relacionada con los expedientes de contratación.

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

Tabla 16: Cuadro resumen de licitaciones

Dirección	Nº expedientes	Importe millones € (sin IVA)
Red de Alta Velocidad	442	1.774
Red Convencional	2.679	432
Telecomunicaciones y Energía	207	218
Estaciones de Viajeros	1.043	95
Resto	3.048	291
Total	7.419	2.810

Tabla 17: Cuadro resumen de adjudicaciones

Dirección	Nº expedientes	Importe millones € (sin IVA)
Red de Alta Velocidad	456	2.988
Red Convencional	2.759	406
Telecomunicaciones y Energía	224	197
Estaciones de Viajeros	1.062	78
Resto	3.098	264
Total	7.599	3.933

Tabla 18: Cuadro resumen de licitaciones por procedimiento

Procedimiento / Criterio	Nº expedientes	Importe	% / Importe millones € (sin IVA)
Abierto	431	1.592	56,6
*Oferta más ventajosa (varios criterios)	339	1.527	54,3
*Precio (un criterio)	92	65	2,3
Restringido	176	192	6,8
*Oferta más ventajosa (varios criterios)	48	140	5,0
*Precio (un criterio)	128	52	1,8
Negociado	1.067	771	27,5
*Con Publicidad	16	331	11,8
*Sin publicidad	1.051	440	15,7
^ Complementarios	30	211	7,5
^ Vinculación tecnológica	969	213	7,6
^ Otras causas	52	16	0,6
^ Contratos menores	4.803	50	1,8
Pedidos a acuerdo marco	942	207	7,3
Total	7.419	2.812	

1.7. Participaciones de Adif

A 31 de diciembre de 2010, Adif tenía participaciones directas en 59 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.

Sociedades filiales

El capital social de las sociedades con participación mayoritaria de Adif asciende a 35,3 millones de € y los fondos propios a 136,3 millones de €. En conjunto, durante el ejercicio 2010, se obtuvo un importe neto de la cifra de negocios de 303,3 millones de €, y un beneficio global después de impuestos de 20,5 millones de €.

En los cuadros siguientes se detallan estos importes:

Tabla 19: Participación, Capital y Fondos Propios de las Sociedades Filiales

Sociedad	Particip. (%)	Capital (millones €)	F. propios (millones €)
COMFERSA	51,0	5,9	10,5
FIDALIA (EQUIDESDA)	100,0	20,4	22,3
INECO	41,4	8,3	90,8
EMFESA	100,0	0,1	2,8
REDALSA	52,0	0,6	10,0
Total		35,3	136,3

Tabla 20: Ingresos y Resultados de las Sociedades Filiales

Sociedad de negocios	Importe neto de la cifra (millones €)	Resultados (millones €)
COMFERSA	22,0	1,6
FIDALIA (EQUIDESDA)	3,3	0,7
INECO	266,6	16,2
EMFESA	3,4	0,7
REDALSA	8,0	1,3
Total	303,3	20,5

La Sociedad Ineco se fusionó por absorción con Tifsa el 22 de octubre de 2010. Tras la fusión, Adif posee el 41,37% de la empresa resultante.

Destacan las sociedades Ineco y Comfersa con unos importes netos de la cifra de negocio de 266,6 y 22 millones de €, siendo los beneficios de 16,2 y 1,6 millones de € respectivamente.

Sociedades inmobiliarias

El modelo de participaciones inmobiliarias de Adif está basado en la constitución de sociedades anónimas con empresas del sector inmobiliario,

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

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:

Tabla 21: Participación en Sociedades Inmobiliarias

Sociedad	Capital (millones €)	Fondos propios (millones €)
AGUILAS RESIDENCIAL	1,8	4,6
BANO REAL (1)	3,7	6,0
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA (1)	3,0	2,9
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA	1,2	1,5
INARENAS	0,9	1,1
MOSAICO	16,8	20,1
RENFAPEX 2000	0,1	0,2
RENFOSUNA	0,3	2,0
RENFURBIS	1,1	4,3
RESIDENCIAL LANGA	0,4	0,4
SOFETRAL	3,5	4,4
TERRALBINA	2,1	9,3
TRICÉFALO	9,0	14,8
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	9,5	10,6
Total	53,4	82,2

(1) Datos de 2009

Tabla 22: Ingresos y Resultados de las Sociedades Inmobiliarias

Sociedad	Importe neto Cifra de negocios (millones €)	Resultados (millones €)
AGUILAS RESIDENCIAL	1,3	-0,4
BANO REAL (1)	2,8	0,5
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA (1)	0,0	0,0
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA	1,1	-0,1
INARENAS	0,0	0,0
MOSAICO	34,7	3,6
RENTAPEX 2000	0,0	-0,3
RENTOSUNA	5,6	1,6
RENTURBIS	0,0	-0,2
RESIDENCIAL LANGA	0,1	0,0
SOFETRAL	0,0	0,0
TERRALBINA	2,6	0,1
TRICÉFALO	64,6	19,0
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	17,7	0,2
Total	130,5	24,0

(1) Datos de 2009



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

El objeto de estas sociedades y consorcios es la gestión de actuaciones urbanísticas con motivo de la ordenación ferroviaria en las ciudades y otras actividades relacionadas con dicha ordenación.

Además de Adif y Renfe Operadora, los accionistas de estas sociedades son entidades públicas territoriales.

En el siguiente cuadro se detalla la participación de nuestra entidad, su capital social, los fondos propios y el importe de las actuaciones al final del ejercicio 2010.

Tabla 23: Participación en Sociedades y consorcios relacionados con el desarrollo urbanístico de las ciudades con motivo de obras ferroviarias

Sociedad	Particip. (%)	Capital (millones €)	Actuaciones hasta 31-12-2010 (millones €)
ALMERÍA A.V.	37,5	0,6	0,0
A.V.ALICANTE	37,5	0,6	78,7
A.V. VITORIA	50,0	0,6	0,0
BARCELONA SAGRERA A.V.	37,5	0,6	218,0
CARTAGENA A.V.	50,0	0,6	0,5
GIJÓN A.V.	12,5	0,6	14,9
LEÓN A.V.	37,5	0,6	73,8
LOGROÑO INTEG.FERROCARRIL.	37,5	0,6	89,0
MURCIA A.V.	50,0	0,6	1,4
PALENCIA A.V.	50,0	0,6	0,3
VALENCIA A.V.	37,5	0,6	338,6
VALLADOLID A.V.	37,5	0,6	70,4
ZARAGOZA A.V.	37,5	0,6	811,8
Total		7,8	1.697,4



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 2010.

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%. El capital social y los fondos propios a 31 de diciembre de 2010 son 1,5 y 1,8 millones de € en la primera de estas sociedades y 2,0 y 1,5 en la segunda.

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 Adif en estas sociedades es variable siendo los otros accionistas sociedades privadas.

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

Tabla 24: Capital social y fondos propios en sociedades relacionadas con estaciones de viajeros y terminales de mercancías

Sociedad	Particip. (%)	Capital (millones €)	Fondos propios (millones €)
NECSA	40,0	36,3	38,9
NEFSA	40,0	0,3	0,4
EUSKOMODAL	1,2	0,1	0,1
SLISA	40,3	0,9	1,8



Durante el ejercicio 2010 el importe de la cifra de negocios conjunta ha ascendido a 18,4 millones de €. El cómputo total de la cuenta de resultados arroja unas pérdidas de 0,2 millones de €. Con fecha 30/12/2010 la participación de Adif en la Sociedad Áreas Comerciales fue enajenada.

Otras participaciones

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





Informe de auditoría y cuentas anuales 2010

2.1. Informe de auditoría elaborado por la Intervención Delegada de Adif

INTERVENCIÓN GENERAL DE
LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

Informe de Auditoría de las Cuentas Anuales del ejercicio 2010

Intervención Delegada



ÍNDICE

	Página
1. Introducción	1
2. Objetivo y alcance del trabajo	1
3. Resultados del trabajo	3
4. Opinión.....	3



1. Introducción

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

Las cuentas anuales 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 o Adif) con fecha 31 de marzo, siendo puestas a disposición de esta Intervención Delegada el 30 de mayo mediante su depósito en la aplicación Cicep.red.

El 14 de julio se realizó un nuevo depósito de las cuentas para subsanar errores materiales de grabación en Cicep.red del informe previsto en el artículo 129.3 de la Ley General Presupuestaria, que acompaña a las cuentas pero no forma parte de éstas. Las cuentas formuladas y puestas a nuestra disposición no fueron modificadas.

El trabajo ha sido realizado por la empresa KPMG Auditores, S.L., en virtud del contrato suscrito entre el Ministerio de Economía y Hacienda y dicha empresa a propuesta de la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), para llevar a cabo la auditoría de 2009 y 2010. Dicho trabajo ha sido objeto de una revisión selectiva por funcionarios de la Intervención Delegada en Adif, en los términos establecidos en el pliego de prescripciones técnicas que rigen el mencionado contrato.

El presente informe de auditoría 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 a que se refiere este informe de auditoría queda contenida en el fichero NF1461_2010_F_110714_123650_Cuentas.zip cuyo resumen electrónico es



D9DCE21452694E239359DA9CD0A849D8 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 examinadas representan en todos los aspectos significativos la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto y de los flujos de efectivo de la Entidad, 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 y en el informe previsto en el artículo 129.3 de la Ley General Presupuestaria, relativo al cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asume la Entidad como consecuencia de su pertenencia al sector público, concuerda con la contenida en las cuentas anuales y se ha elaborado de acuerdo con su normativa reguladora.

Nuestro examen comprende el balance de situación al 31 de diciembre de 2010, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria de Adif correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

De acuerdo con la legislación mercantil, el Presidente de la Entidad presenta, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación, de la cuenta de pérdidas y ganancias, del estado de cambios en el patrimonio neto, del estado de flujos de efectivo y de la memoria, además de las cifras del ejercicio 2010, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2010. Con fecha 15 de julio de 2010 emitimos nuestro informe de auditoría acerca de las cuentas anuales del ejercicio 2009 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 la siguiente circunstancia:

Limitación al alcance

Al 31 de diciembre de 2010, según hemos sido informados, Adif aún no tenía registrados contablemente en su inmovilizado una serie de activos, entre otros, aquellos sobre los que se ubican los recintos ferroviarios y los correspondientes a la línea férrea que tiene adscrita 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 adjuntas del ejercicio 2010.

4. Opinión

En nuestra opinión, excepto por la limitación al alcance de nuestro trabajo descrita en el apartado de Resultados del trabajo, las cuentas anuales del ejercicio 2010 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias al 31 de diciembre de 2010 y de los resultados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto y de los flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con los principios y normas contables generalmente aceptados en la normativa española que guardan uniformidad con los aplicados en la preparación de las cifras e información correspondientes al ejercicio anterior que se han incorporado a efectos comparativos en las cuentas anuales adjuntas.

- *Concordancia del Informe de Gestión y del informe del artículo 129.3 de la Ley General Presupuestaria*

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



Asimismo, de conformidad con lo previsto en el artículo 129.3 de la Ley General Presupuestaria, la Entidad tiene que presentar junto con las cuentas anuales, un informe relativo al cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asume como consecuencia de su pertenencia al sector público.

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 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 20 de julio de 2011.

2.2. Cuentas anuales ejercicio 2010

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2010

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Balances de Situación
31 de diciembre de 2010 Y 2009

(Expresados en Miles de euros)

Activo	Nota	2010	2009
Inmovilizado intangible	4	43.145	31.795
Inmovilizado material	4	30.488.053	27.130.360
Terrenos y construcciones		3.090.466	2.633.570
Instalaciones técnicas, maquinaria, utillaje, mobiliario, y otro inmovilizado material		17.658.591	14.121.235
Inmovilizado en curso y anticipos	4.b.	9.738.996	10.375.555
Inversiones inmobiliarias	4	275.894	248.377
Inversiones en empresas del grupo, multigrupo y asociadas a largo plazo	5.1	65.305	51.801
Instrumentos de patrimonio		65.305	51.801
Inversiones financieras a largo plazo	6.1	709.914	679.836
Instrumentos de patrimonio	6.1.a	787	787
Administraciones Públicas	6.1.b	706.769	676.693
Créditos a terceros		1.220	1.220
Otros activos financieros		1.138	1.136
Deudores comerciales no corrientes	6.2	14.226	26.627
Total activos no corrientes		31.596.537	28.168.796
Existencias	7	138.934	117.121
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	6.2	2.176.264	1.889.547
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	6.2.b	892.755	460.342
Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas corto plazo	6.2.a	11.897	13.163
Deudores varios	6.2.c.	213.038	184.595
Personal		1.055	1.197
Activos por impuestos corriente	6.2.d	3.035	11.154
Otros créditos con las Administraciones Públicas	6.2.d.	1.054.484	1.219.096
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	5.2	8.048	8.034
Créditos a empresas		8.048	8.034
Inversiones financieras a corto plazo	6.1.c	-	-
Otros activos financieros		-	-
Periodificaciones a corto plazo		-	3
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	8	172.662	1.236.263
Tesorería		172.499	389.564
Otros activos líquidos equivalentes		163	846.699
Total activos corrientes		2.495.908	3.250.968
Total activo		34.092.445	31.419.764

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Balances de Situación
31 de diciembre de 2010 y 2009

(Expresados en Miles de euros)

Patrimonio Neto y Pasivo	Nota	2010	2009
Fondos propios	9	15.223.933	15.082.082
Aportación Patrimonial	9.a.	15.192.824	15.192.655
Reservas	9.b	111.008	110.079
Resultados de ejercicios anteriores		(220.652)	(288.749)
Resultado del ejercicio		140.753	68.097
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	10	6.115.346	5.924.205
Total patrimonio neto		21.339.279	21.006.287
Provisiones a largo plazo	11	182.665	173.864
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		148.525	150.115
Otras provisiones		34.140	23.749
Deudas a largo plazo	12	7.610.728	5.629.028
Deudas con entidades de crédito	12.1	6.857.080	5.106.625
Otros pasivos financieros	12.2	753.648	522.403
Pasivos por impuesto diferido	13	2.620.864	2.538.946
Periodificaciones a largo plazo		123.406	101.872
Total pasivos no corrientes		10.537.663	8.443.710
Provisiones a corto plazo	11	150.466	185.365
Obligaciones por prestaciones a corto plazo al personal		46.699	53.499
Otras provisiones		103.767	131.866
Deudas a corto plazo		1.334.091	1.257.906
Deudas con entidades de crédito	12.1	125.954	74.494
Otros pasivos financieros	12.2	1.208.137	1.183.412
Deudas con empresas del grupo, multigrupo y asociadas a corto plazo	12.3	43.197	40.485
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	12.4	687.749	486.011
Proveedores y acreedores varios		617.746	410.521
Proveedores y acreed., empresas del grupo y asociadas	12.3	11.874	28.717
Personal		27.704	17.620
Otras deudas a Administraciones Públicas	13	30.425	29.153
Periodificaciones a corto plazo		-	-
Total pasivos corrientes		2.215.503	1.969.767
Total patrimonio neto y pasivo		34.092.445	31.419.764

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Cuentas de Pérdidas y Ganancias
correspondientes a los ejercicios anuales terminados en
31 de diciembre de 2010 y 2009

(Expresadas en Miles de euros)

	Nota	2010	2009
OPERACIONES CONTINUADAS			
Importe neto de la cifra de negocios	14	1.999.778	1.963.016
Trabajos realizados por la empresa para su activo		24.166	21.581
Aprovisionamientos		(157.194)	(145.337)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(158.006)	(147.677)
Deterioro de materias primas y otros aprovisionamientos		812	2.340
Otros ingresos de explotación	15	604.890	573.824
Gastos de personal	16	(710.486)	(674.495)
Otros gastos de explotación	17	(1.608.870)	(1.624.182)
Servicios exteriores		(1.594.436)	(1.603.707)
Tributos		(17.410)	(8.589)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		2.976	(11.886)
Amortización del inmovilizado		(273.614)	(254.596)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	18	56.555	51.740
Excesos de provisiones		6.568	4.895
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		46.799	88.872
Deterioros y pérdidas		-	-
Resultados por enajenaciones y otras		46.799	88.872
Resultados excepcionales	19	193.983	69.818
Resultado de explotación		182.575	75.136
Ingresos financieros	21	79.138	102.346
De participaciones en instrumentos de patrimonio		11.720	11.790
<i>En empresas del grupo y asociadas</i>		<i>11.710</i>	<i>11.782</i>
<i>En terceros</i>		<i>10</i>	<i>8</i>
De valores negociables y de otros instrumentos financieros		46.836	78.640
Incorporación al activo de gastos financieros		20.582	11.916
Gastos financieros	20	(116.224)	(111.307)
Por deudas con terceros		(96.939)	(102.153)
Por actualización de provisiones		(19.285)	(9.154)
Diferencias de cambio		(4.267)	544
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros		(832)	1.035
Resultado financiero		(42.185)	(7.382)
Resultado antes de impuestos		140.390	67.754
Impuestos sobre beneficios	13(a)	363	343
Resultado del ejercicio		140.753	68.097

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Estados de Cambios en el Patrimonio Neto correspondientes a los ejercicios anuales
terminados en 31 de diciembre de 2010 y 2009

A) Estados de Ingresos y Gastos Reconocidos
correspondientes a los ejercicios anuales terminados
en 31 de diciembre de los ejercicios 2010 y 2009

(Expresados en Miles de euros)

	<u>Nota</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		140.753	68.097
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Subvenciones, donaciones y legados	10	329.614	1.151.387
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	9 (b)	929	385
Efecto impositivo	10 y 13(a)	<u>(98.884)</u>	<u>(345.416)</u>
Total ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto		<u>231.659</u>	<u>806.356</u>
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Subvenciones, donaciones y legados	18	(56.555)	(51.740)
Efecto impositivo	13 (a)	16.966	15.521
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		<u>(39.589)</u>	<u>(36.219)</u>
Total de ingresos y gastos reconocidos		<u>332.823</u>	<u>838.234</u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Estados de Cambios en el Patrimonio Neto correspondientes a los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2010 y 2009

B) Estados Totales de Cambios en el Patrimonio Neto correspondientes a los ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de 2010 y 2009 (Expresados en Miles de euros)

	Aportaciones Patrimoniales			Reservas (nota 9 (b))	Resultados de ejercicios anteriores	Resultado del ejercicio	Subvenciones, donaciones y legados recibidos (nota 10)	Total
	Otras Aportaciones patrimoniales (nota 9 (b))	Patrimonio Recibido en Asignación (nota 9)	Total Aportaciones Patrimoniales					
Saldo a 31 de diciembre de 2008	15.093.381	99.159	15.192.540	109.694	(283.615)	(3.511)	4.705.452	19.720.560
Ajustes por adaptación a la Orden EHA/739/2010 de 25 de marzo	-	-	-	-	-	-	450.010	450.010
Otras variaciones	-	-	-	-	-	(1.623)	(1.009)	(2.632)
Saldo ajustado al 1 de enero de 2009	15.093.381	99.159	15.192.540	109.694	(283.615)	(5.134)	5.154.453	20.167.938
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	385	-	68.097	769.752	838.234
Operaciones con socios o propietarios	-	-	-	-	-	-	-	-
Aumentos de aportaciones patrimoniales	115	-	115	-	-	-	-	115
Otras variaciones de patrimonio neto	-	-	-	-	(5.134)	5.134	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2009	15.093.496	99.159	15.192.655	110.079	(288.749)	68.097	5.924.205	21.006.287
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	923	-	140.753	131.141	332.823
Operaciones con socios o propietarios	-	-	-	-	-	-	-	-
Aumentos de aportaciones patrimoniales	169	-	169	-	-	-	-	169
Otras variaciones de patrimonio neto	-	-	-	-	68.097	(68.097)	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2010	15.093.665	99.159	15.192.824	111.008	(220.652)	140.753	6.115.346	21.338.279

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Estados de Flujos de Efectivo correspondientes a los ejercicios anuales terminados en

31 de diciembre de 2010 y 2009

(Expresados en Miles de euros)

	2010	2009
Flujos de efectivo de las actividades de explotación		
Resultado del ejercicio antes de impuestos	140.390	67.754
Ajustes del resultado	239.652	132.005
Amortización del inmovilizado (+)	273.614	254.596
Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	(3.765)	9.552
Variación de provisiones (+/-)	55.979	22.087
Imputación de subvenciones (-)	(56.556)	(51.740)
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (+/-)	(46.799)	(88.872)
Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros (+/-)	809	(1.041)
Ingresos financieros (-)	(79.139)	(102.346)
Gastos financieros (+)	116.224	111.307
Diferencias de cambio (+/-)	3.451	43
Otros ingresos y gastos (-/+)	(24.166)	(21.581)
Cambios en el capital corriente	(916.320)	644.811
Existencias (+/-)	(21.001)	(25.960)
Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-) (nota 6.2.d.3)	(1.212.724)	612.238
Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	292.548	28.615
Otros pasivos corrientes (+/-)	(156.012)	(89.372)
Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	180.869	119.290
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(52.505)	(23.001)
Pagos de intereses (-)	(84.031)	(110.565)
Cobros de dividendos (+)	11.720	11.791
Cobros de intereses (+)	15.763	52.753
Pagos (cobros) por impuesto sobre beneficios (-/+)	11.154	27.887
Otros pagos (cobros) (-/+)	(7.111)	(4.867)
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	(588.783)	821.569
Flujos de efectivo de las actividades de inversión		
Pagos por inversiones (-)	(3.781.263)	(4.077.816)
Empresas del grupo y asociadas	(15.525)	(1.212)
Inmovilizado material, intangible e inmobiliario	(3.765.738)	(4.076.604)
Cobros por desinversiones (+)	10.070	1.084.017
Empresas del grupo y asociadas	193	3.225
Otros activos financieros		1.075.000
Otros activos	9.877	5.792
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	(3.771.193)	(2.993.799)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Estados de Flujos de Efectivo correspondientes a los ejercicios anuales terminados en

31 de diciembre de 2010 y 2009

(Expresados en Miles de euros)

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Flujos de efectivo de las actividades de financiación		
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	1.168.205	230.401
Emisión de instrumentos de patrimonio	-	-
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	1.168.205	230.401
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	<u>2.128.170</u>	<u>1.476.522</u>
Emisión	2.170.473	1.506.339
Deudas con entidades de crédito (+)	1.835.000	1.100.000
Otras deudas (+)	335.473	406.339
Devolución y amortización de	(42.303)	(29.817)
Deudas con entidades de crédito (-) (nota 12.1)	(41.198)	(28.716)
Otras deudas (-)	(1.105)	(1.101)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación	<u>3.296.375</u>	<u>1.706.923</u>
 Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes	 <u>(1.063.601)</u>	 <u>(465.307)</u>
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	1.236.263	1.701.570
Efectivo o equivalentes al final de ejercicio	172.662	1.236.263

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

(1) Actividad de la Entidad y 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 II 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

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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.
 - 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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

Fomento determine, mediante orden ministerial, como necesarios para la prestación del servicio de transporte ferroviario. Las instalaciones para la prestación de servicios de telecomunicaciones en líneas convencionales, diferentes de las que se destinan al servicio de la vía, tendrán la consideración de bienes patrimoniales de ADIF.

- c) Los bienes y derechos patrimoniales de titularidad estatal que, en la fecha de entrada en vigor de la Ley, estaban adscritos a RENFE, salvo aquellos que el Ministerio de Fomento determine, mediante orden, como necesarios para la prestación del servicio de transporte ferroviario.
 - d) Todos los bienes de dominio público o patrimoniales que configuran la denominada línea de alta velocidad Madrid - Sevilla.
 - e) Todas las estaciones, terminales y otros bienes inmuebles que resulten permanentemente necesarios para la prestación de los servicios que constituyen su actividad.
- ADIF podrá efectuar todo tipo de operaciones financieras, de acuerdo con lo establecido en la Ley General Presupuestaria y con sujeción a los límites previstos en las leyes de presupuestos anuales.
 - ADIF mantendrá un régimen de contabilidad separada de sus actividades de construcción y administración, desglosando la correspondiente a las infraestructuras de su titularidad y de titularidad del Estado, y de prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares.

(b) Contrato - Programa

Con fecha 16 de febrero de 2007, el Ministerio de Economía y Hacienda, el Ministerio de Fomento y ADIF suscribieron el Contrato - Programa para el período 2007 - 2010, (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:

- 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. Con fecha 30 de diciembre de 2010 fue suscrita la prórroga hasta el 30 de junio de 2011 del Contrato Programa citado anteriormente.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

- Además contempla las inversiones de reposición y mejora efectuadas por ADIF en la Red de Titularidad del Estado en los ejercicios 2005 y 2006 por importes de 537.308 y 358.259 miles de euros, respectivamente.
- Las obligaciones adquiridas por ADIF son las siguientes:
 - Alcanzar el siguiente resultado establecido para cada una de las Áreas de actividad involucradas: Mantenimiento de Infraestructura, Circulación y Seguridad en la Circulación:

(Miles de Euros)						
	Cierre 2005	Previsión 2006	2007	Contrato Programa		
				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)

- Lograr el siguiente resultado de ADIF:

(Miles de Euros)						
	Cierre 2005	Previsión 2006	2007	Contrato Programa		
				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	2007	Contrato Programa		
				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:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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

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

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

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

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

	Miles de euros (IVA incluido)			
	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>
Por el mantenimiento, explotación y gestión de la Red de Titularidad del Estado	783.120,00	832.054,17	884.049,22	939.346,49
Inversiones encomendadas por el Ministerio de Fomento en la Red Convencional de Titularidad del Estado	481.097,00	521.887,00	544.648,00	579.505,00
Inversiones encomendadas por el Ministerio de Fomento en la Red de Altas Prestaciones de Titularidad del Estado	439.903,00	390.000,00	394.317,00	551.011,00

Asimismo, como consecuencia de la prórroga del Contrato-Programa suscrita el pasado día 30 de diciembre de 2010, la AGE se compromete a realizar las siguientes aportaciones económicas para el período comprendido entre los meses de enero y junio de 2011

	Miles de euros (IVA incluido)
Por el mantenimiento, explotación y gestión de la Red de Titularidad del Estado	424.346,69
Inversiones encomendadas por el Ministerio de Fomento en la Red Convencional de Titularidad del Estado	177.500,00
Inversiones encomendadas por el Ministerio de Fomento en la Red de Altas Prestaciones de Titularidad del Estado	199.084,50

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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

	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 la programación prevista de aportaciones patrimoniales del Estado para el período 2008- 2010, así como una estimación de las operaciones de crédito que se prevé autorizar en dicho período, según el siguiente desglose:

	(Datos en miles de euros)		
	AÑO 2008	AÑO 2009	AÑO 2010
Aportaciones patrimoniales previstas	1.352.277	352.587	500.000

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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

- La Ley 26/2009 de 23 diciembre, que aprobó los Presupuestos Generales del Estado para el año 2010, incluye una consignación de crédito a favor de ADIF por un importe total de 1.600.000 miles de euros para la financiación de la red ferroviaria de su titularidad, que se registra como Aportación Patrimonial. Esta consignación de crédito a favor de ADIF ha sido reducida en 400.000 miles de euros y en 623.300 miles de euros según acuerdos de Consejo de Ministros de fechas 29 de enero de 2010 y 24 de mayo de 2010, respectivamente. Finalmente, en aplicación de la política de austeridad de la Administración General del Estado, no se ha percibido cantidad alguna por este concepto en el ejercicio 2010. Asimismo, en esta Ley se autoriza un incremento neto máximo del endeudamiento de la Entidad para el ejercicio 2010 por importe de 2.100.000 miles de euros.
- 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

- ✓ Aquellas otras que se deriven del Contrato - Programa o le sean conferidas por el Gobierno.
- Asimismo, se establece un procedimiento de liquidación de las aportaciones económicas de la AGE, siendo la Comisión de Seguimiento la responsable de emitir el informe de liquidación que tendrá carácter anual, realizándose la liquidación definitiva a la finalización del Contrato- Programa. La liquidación será efectuada, con base en la propuesta presentada por ADIF una vez sometida al informe de auditoria de la Intervención General de la Administración del Estado, de forma separada para las actuaciones de mantenimiento, gestión y explotación, para las inversiones encomendadas por el Ministerio de Fomento en la Red Convencional y en la Red de Altas Prestaciones de Titularidad del Estado. Los procedimientos específicos de liquidación de cada una de estas rúbricas se describen a continuación:
 - ✓ Actividades de mantenimiento, gestión y explotación: la Comisión de Seguimiento, en función de la cuantía y sentido de las desviaciones obtenidas en esta rúbrica, definidas como la diferencia existente entre las pérdidas estimadas en el Contrato - Programa para estas actividades y las pérdidas reales, propondrá al Ministerio de Fomento el incremento o disminución de las inversiones previstas en la Red de Titularidad del Estado del ejercicio siguiente.
 - ✓ Actividades de inversión: la cantidad anual devengada a cargo de la AGE será la resultante de las certificaciones reales presentadas por ADIF y calculadas de forma acumulada hasta el ejercicio objeto de liquidación con el límite máximo de la suma de las consignaciones previstas para estas actividades en el Contrato - Programa, calculadas también de forma acumulada, autorizándose una anticipación del 10% de las inversiones anuales previstas, cuyo devengo con cargo a la AGE se producirá según el calendario previsto en el Contrato - Programa.

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

Datos en miles de euros. IVA incluido						
	Año 2007	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011	TOTAL
ENCOMIENDAS PREVISTAS	479.897,26	520.585,54	543.289,78	404.987,53	173.072,32	2.121.832,43
0,25 GASTOS SEITTSA	1.199,74	1.301,46	1.358,22	1.012,47	433,68	5.304,57
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

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

- Su objeto es la promoción por la SEITTSA de las inversiones en la línea de alta velocidad Madrid - Galicia, tramo Ourense - Santiago de Compostela conforme a la encomienda que el Ministerio de Fomento realiza a ADIF, mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de fecha 21 de noviembre de 2007.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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

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

La Administración de las infraestructuras incluidas en el Convenio será realizada por ADIF.

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

(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 fecha de firma del	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.

- 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:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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:

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	170.630

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

- 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:

- 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

- 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.

Los importes devengados por cada uno de estos cánones en los ejercicios 2010 y 2009, 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	
	2010	2009
Utilización de líneas de la Red de Interés General	250.257	249.237
Utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias	67.974	69.815
Total	<u>318.231</u>	<u>319.052</u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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 2010 por esta tasa asciende a 15.399 miles de euros, y el importe devengado por este concepto en el ejercicio 2009 fue de 15.091 miles de euros. Se presentan como un ingreso en la cuenta de pérdidas y ganancias de ADIF de los ejercicios 2010 y 2009 respectivamente (véase nota 14).

(2) Bases de Presentación de las Cuentas Anuales

(a) Imagen fiel

Las cuentas anuales se han formulado a partir de los registros contables de la Entidad, con el objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera al 31 de diciembre de 2010 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.

ADIF presenta sus cuentas anuales 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, y en las modificaciones a éste incorporadas mediante el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre, 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. Adicionalmente, la Entidad ha contemplado en la formulación de las cuentas anuales 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.

(b) Comparación de la información

La Dirección de la Entidad presenta a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación, de la cuenta de pérdidas y ganancias, del estado de cambios en el patrimonio neto, del estado de flujos de efectivo y de la memoria, además de las cifras del ejercicio 2010, las correspondientes al ejercicio anterior que formaban parte de las cuentas anuales del ejercicio 2009, aprobadas por el Consejo de Administración de ADIF de fecha 23 de julio de 2010.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

No obstante, y de acuerdo con la disposición transitoria segunda de la Resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC) de 29 de diciembre de 2010, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con los aplazamientos de pago a proveedores en operaciones comerciales, no se presenta, en este primer ejercicio de aplicación de dicha norma, la información comparativa correspondiente.

Las cuentas anuales del ejercicio 2009 fueron las primeras que la Entidad preparó aplicando lo dispuesto en la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo, por la que se aprobaron aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias. En este sentido, según lo dispuesto en su disposición transitoria única, la Entidad optó por considerar las cuentas anuales del ejercicio 2009 como cuentas anuales iniciales a los efectos derivados de la aplicación del principio de uniformidad y del requisito de comparabilidad.

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

Las cuentas anuales del ejercicio 2008 fueron las primeras que la Entidad 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 optó por valorar todos los elementos patrimoniales del balance de apertura relativos al ejercicio 2008 conforme a los principios y normas vigentes al 31 de diciembre de 2007, salvo los instrumentos financieros que se valoraron por su valor razonable.

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

La preparación de las cuentas anuales de la Entidad 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 cuya cuantificación no es fácilmente determinable mediante otras fuentes. La Entidad 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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

activos y pasivos afectados, de producirse un cambio significativo en las hipótesis, hechos y circunstancias en las que se basan.

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

- Amortización de las infraestructuras de alta velocidad: La amortización de los inmovilizados materiales integrados en las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad exige la realización de estimaciones para determinar su vida útil, así como la depreciación que sufren por su normal funcionamiento y utilización. La Dirección de la Entidad 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 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 de diversas hipótesis actuariales y financieras que se describen en la nota 11.
- Activos por impuesto diferidos: Para determinar el importe de los activos por impuesto diferido a registrar, la Dirección de la Entidad evalúa la probabilidad de disponer de ganancias fiscales futuras así como sus importes y las fechas en que se obtendrían (véase nota 13 (a)).
- Deterioro de valor del inmovilizado no financiero (véase nota 3(b)).
- Determinación del carácter comercial o no comercial de las permutas de inmovilizado no financiero (véase nota 3(b)).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

(3) Normas de Registro y Valoración

(a) 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 de la Entidad 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.

(b) Inmovilizaciones materiales

- Coste del inmovilizado material

El inmovilizado material se presenta en el balance de situación 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, ADIF 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.) y con otras entidades financieras, 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, la Entidad 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

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

Durante el ejercicio 2010, han sido capitalizados gastos financieros por importe de 20.582 miles de euros mediante la partida "incorporación al activo de gastos financieros (vease notas 4 (c) y 21), de los cuales 4.692 miles de euros han sido incluidos como coste del tramo Barcelona-Figueras de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Figueras y 8.827 miles de euros han sido incluidos como coste de la línea Madrid- Castilla la Mancha-Com. Valenciana-Región de Murcia.. En el ejercicio 2009 fueron capitalizados gastos financieros por valor de 11.916 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 incurrren.

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 la Entidad 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.

La Entidad 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) Tienen 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

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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**

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

- **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	
- Movimientos 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:

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

La Entidad revisa anualmente la razonabilidad de los criterios de estimación de las vidas útiles de sus activos inmovilizados.

- **Deterioro del valor de los activos**

En aplicación de la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo, la Entidad 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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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, que tales activos pertenecen a la categoría de activos no generadores de flujos de efectivo.

La Dirección de la Entidad, 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 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
- 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
- Núcleos de cercanías

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

En este supuesto, la Entidad 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.

(c) Inversiones inmobiliarias

La Entidad clasifica 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.

(d) Activos financieros

Inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas

Incluyen las inversiones en el patrimonio de las empresas sobre las que se tiene control, se tiene control conjunto o se ejerce una influencia significativa.

Las inversiones permanentes en el capital de sociedades del grupo y asociadas se valoran inicialmente al coste, que equivaldrá al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de transacción que le sean directamente atribuibles. Tras su reconocimiento inicial, estos activos financieros se valoran a su coste, menos, en su caso, el importe acumulado de las correcciones valorativas por deterioro, que se reconocen cuando existe evidencia de que el valor en libros de una inversión no será recuperable. El importe de la corrección valorativa es la diferencia entre su valor en libros y el

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

importe recuperable. Salvo mejor evidencia, en la estimación del posible deterioro se toma en consideración el patrimonio neto de la entidad participada corregido por las plusvalías tácitas existentes en la fecha de valoración, que correspondan a elementos identificables en su balance.

Préstamos y partidas a cobrar

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

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

No obstante, los créditos a largo plazo con Administraciones Públicas, básicamente en concepto de subvenciones de capital a cobrar a largo plazo, no han sido descontados. En este sentido, la Dirección de la Entidad, con el objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de 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, la Entidad 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 la Entidad 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

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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, la Entidad 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.

(e) 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 de la Entidad 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.

(f) Existencias

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

ADIF 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.

(g) 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:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

- 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 Sociedad.

(h) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

En este epígrafe correspondiente al Patrimonio Neto de la Entidad, se incluyen, básicamente, las subvenciones de capital de carácter no reintegrable concedidas para la construcción de los activos de titularidad de la Entidad, entre las cuales destacan las procedentes de Fondos Europeos (Cohesión, R.T.E. y F.E.D.E.R.). ADIF 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.

La Entidad registra en la cuenta "Deudas transformables en subvenciones" del epígrafe "Otros pasivos financieros" del Balance de Situación las cantidades cobradas para las cuales todavía no se han cumplido todas las condiciones enumeradas en el párrafo anterior.

ADIF 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.

(i) Pasivos por retribuciones a largo plazo al personal

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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.

La Entidad 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 la Entidad, se registran en el ejercicio en que surgen con cargo directamente a patrimonio neto, reconociéndose como reservas.

(j) Provisiones

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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.

(k) 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 de la Entidad, 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.

(l) 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.

(m) Impuesto sobre beneficios

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

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

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

La Entidad reconoce un pasivo por impuesto diferido para todas las diferencias temporarias imposables, salvo, en su caso, para las excepciones previstas en la normativa vigente.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

Asimismo, la Entidad 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, la Entidad no recoge en el Balance de Situación el efecto fiscal de las deducciones pendientes de aplicación, que se reconocen por tanto, en la cuenta de pérdidas y ganancias 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.

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

(n) 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 2005 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 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.

(ñ) Contabilización de ingresos y gastos

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

Los ingresos se valoran por el valor razonable de la contrapartida recibida o por recibir, deduciendo, en su caso, los intereses incorporados al nominal de los créditos. No obstante, la Entidad incluye los intereses incorporados a los

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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 suscritos con SEITTSA u otras entidades (véase notas 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.

(o) Transacciones con partes vinculadas

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

(4) Inmovilizaciones Materiales, Intangibles e Inversiones Inmobiliarias

El detalle de los saldos y movimientos de los ejercicios 2010 y 2009 en las diferentes cuentas del inmovilizado material e inversiones inmobiliarias y de su correspondiente amortización acumulada se muestra en el Anexo I.

A 31 de diciembre de 2010 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).
- 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).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

- 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).
- 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).

(a) Inmovilizado Material en explotación

Corresponde al coste bruto a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 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, 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:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

	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	1.013.214	2.020.442
Instalaciones de la Vía y otras instalaciones técnicas	2.386.357	7.037.689	2.134.185	3.586.848	3.365.787	801.109	19.311.975
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	203.223	233.297
	<u>2.821.355</u>	<u>8.179.641</u>	<u>2.277.460</u>	<u>3.729.821</u>	<u>3.872.530</u>	<u>2.599.216</u>	<u>23.480.023</u>

	2009 Miles de euros						
	Madrid- Sevilla	Madrid - Barcelona	Córdoba- Málaga	Madrid- Valladolid	Otros	Total	
Terrenos y Bienes Naturales	19.443	669.435	74.087	89.004	581.328	1.433.297	
Edificios y otras construcciones	299.505	396.313	59.659	51.284	927.284	1.734.045	
Instalaciones de la Vía y otras instalaciones técnicas	2.338.538	6.985.043	2.063.555	3.483.712	727.071	15.597.919	
Elementos de transporte	1.435	334	998	-	268.595	271.362	
Otro inmovilizado Material	13.121	10.890	2.156	1.191	184.504	211.822	
	<u>2.672.042</u>	<u>8.061.975</u>	<u>2.200.455</u>	<u>3.625.191</u>	<u>2.688.782</u>	<u>19.248.445</u>	

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

(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	
	2010	2009
Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa	2.353.899	1.732.434
Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo	108.219	126.507
Córdoba - Málaga - Granada	324.827	235.101
Madrid-Castilla la Mancha-Com. Valenciana - Región de Murcia	2.960.946	5.226.733
Madrid - Sevilla y Ramal a Toledo	1.178	2.436
L.A.V. León - Asturias	2.143.712	1.952.600
L.A.V. País Vasco	391.703	219.942
L.A.V. Murcia - Almería	170.147	46.399
L.A.V. Madrid - Cáceres Tramo Navalmoral de la Mata - Cáceres	32.454	14.776
Conexión Logroño	19.784	18.556
Palencia - León - Asturias	261.756	65.278
L.A.V. Madrid - Extremadura - Frontera Portuguesa	173.773	128.890
Valladolid - Burgos - Vitoria	206.735	45.817
Madrid Atocha - Madrid Chamartín	111.468	35.202
Ampliación complejo Estación de Atocha	14.828	19.638
	9.275.429	9.870.309
Otras inversiones	463.567	505.246
TOTAL	9.738.996	10.375.555

En los saldos de obra en curso a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 se incluyen 335.972 miles de euros y 372.806 miles de euros en concepto de Anticipos a proveedores de inmovilizado, respectivamente. En estos importes se incluyen entre otros, los anticipos por futura entrega de obra ferroviaria e inmuebles 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	
	2010	2009
Águilas Residencial, S.A.	-	-
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	1.149	1.149
Bano Real, S.A.	2.000	2.000
Centro Estación de Miranda, S.A.	2.164	2.164
Desarrollo Inmobiliario de Castilla la Mancha, S.A.	-	48
Mosaico Desarrollo Inmobiliario, S.A.	-	11.808
Renfurbis, S.A.	-	-
Terralbina Inmobiliaria, S.A.	-	-
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	179.663
	199.931	203.659

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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 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 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.

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

Según lo descrito en la nota 3 (b), la Entidad clasificó esta operación como una permuta comercial 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 56.480 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.

Al cierre del ejercicio 2010 la Entidad tiene compromisos firmes con terceros para la realización futura de inversiones por valor de 5.644.317 miles de euros, cifra sin incluir IVA. Al cierre del ejercicio 2009, la Entidad tenía compromisos firmes con terceros por el citado concepto por importe de 5.203.696 miles de euros, sin IVA.

(c) Gastos financieros capitalizados

Durante el ejercicio 2010, la Entidad ha capitalizado 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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

tramo Barcelona-Figueras un total de 4.692 miles de euros. En el ejercicio 2009, la Entidad capitalizó gastos financieros por valor de 11.916 miles de euros imputables básicamente a la línea a Levante y al tramo en construcción Barcelona-Figueras (véase nota 20).

(d) Bienes totalmente amortizados

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

	Miles de euros	
	2010	2009
Inmovilizado Intangible	64.037	59.806
Inmovilizado Material	534.480	457.584
Inversiones Inmobiliarias	26.449	25.929
	624.966	543.319

(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).

(f) Inmovilizado intangible

El detalle del inmovilizado intangible al cierre de los ejercicios 2010 y 2009 es como sigue:

	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

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

	2009 Miles de euros		
	Coste	Amortización Acumulada	Total
Inmovilizado intangible en explotación			
Gastos de investigación y desarrollo	42.104	(30.534)	11.570
Aplicaciones informáticas	47.265	(41.698)	5.567
Otro inmovilizado intangible	6.739	(2.713)	4.026
Total Inmovilizado Intangible en explotación	96.108	(74.945)	21.163
Inmovilizado intangible en curso			
Gastos de investigación y desarrollo	10.312	-	10.312
Otro inmovilizado intangible	320	-	320
Total inmovilizado Intangible en curso	10.632	-	10.632
Total inmovilizado Intangible	106.740	(74.945)	31.795

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

Al cierre del ejercicio 2010, la Entidad 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 de la Entidad.

(h) Inversiones Inmobiliarias

Este epígrafe presenta a 31 de diciembre de 2010 el siguiente desglose:

	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
Viviendas, locales y garajes	76.094	(41.891)	34.203
	349.178	(73.284)	275.894

(5) Inversiones en empresas del grupo, multigrupo y asociadas

5.1 Inversiones en empresas del grupo, multigrupo y asociadas a largo plazo

El movimiento de los ejercicios 2010 y 2009, en miles de euros, de las cuentas que componen este epígrafe es el que se detalla en los cuadros adjuntos:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

	2010 Miles de euros			
	Instrumentos de Patrimonio	Desembolsos pendientes	Correcciones por deterioro	Total
Saldo a 1 de enero de 2010	53.131	(600)	(730)	51.801
Adiciones	15.678	(4.000)	(23)	11.655
Retiros y traslados	(2.153)	4.000	2	1.849
Saldo al 31 de diciembre de 2010	66.656	(600)	(751)	65.305

	2009 Miles de euros			
	Instrumentos de Patrimonio	Desembolsos pendientes	Correcciones por deterioro	Total
Saldo a 1 de enero de 2009	54.569	-	(724)	53.845
Adiciones	1.822	(600)	(36)	1.186
Retiros y traslados	(3.260)	-	30	(3.230)
Saldo al 31 de diciembre de 2009	53.131	(600)	(730)	51.801

a) Instrumentos de patrimonio

El detalle de las participaciones financieras al cierre de los ejercicios 2010 y 2009 es como sigue:

	Miles de euros	
	2010	2009
Participaciones en empresas del grupo y multigrupo	25.782	10.936
Participaciones en empresas asociadas	40.874	42.195
Total participaciones en empresas del grupo y asociadas	66.656	53.131
Desembolsos pendientes	(600)	(600)
Provisión por deterioro	(751)	(730)
	65.305	51.801

En el Anexo II se presenta un detalle de las principales sociedades participadas que se encuentran domiciliadas en España, y de la información relacionada con las mismas.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

5.2 Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo

Recoge el saldo del epígrafe "Créditos con empresas del grupo" correspondiente a los importes a cobrar de las filiales "FIDALIA, S.A.U." y EMFESA, con motivo de la tributación en régimen de consolidación fiscal, según el siguiente detalle:

Concepto	Miles de euros	
	2010	2009
FIDALIA, S.A. U.	7.769	7.701
Enajenación de materiales ferroviarios, S.A. EMFESA	279	333
Total	8.048	8.034

(6) Otros activos financieros

La composición por categorías de los activos financieros, excepto las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo y asociadas (véase nota 5), a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 es la siguiente, en miles de euros:

31 de diciembre de 2010			
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros a largo plazo			
Préstamos y partidas a cobrar	-	723.353	723.353
Activos disponibles para la venta	787	-	787
Total activos financieros a largo plazo a 31/12/2010	787	723.353	724.140
Activos financieros a corto plazo			
Préstamos y partidas a cobrar	-	2.176.263	2.176.263
Total activos financieros a corto plazo a 31/12/2010	-	2.176.263	2.176.263
31 de diciembre de 2009			
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros a largo plazo			
Préstamos y partidas a cobrar	-	705.676	705.676
Activos disponibles para la venta	787	-	787
Total activos financieros a largo plazo a 31/12/2009	787	705.676	706.463
Activos financieros a corto plazo			
Préstamos y partidas a cobrar	-	1.889.547	1.889.547
Total activos financieros a corto plazo a 31/12/2009	-	1.889.547	1.889.547

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

Estos importes se desglosan en los epígrafes de balance a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 siguientes, expresados en miles de euros:

31 de diciembre de 2010			
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros no corrientes			
Inversiones financieras a largo plazo	787	709.127	709.914
Deudores comerciales no corrientes		14.226	14.226
Total activos financieros no corrientes a 31/12/2010	787	723.353	724.140
Activos financieros a corto plazo			
Préstamos y paartidas a cobrar	-	2.176.263	2.176.263
Total activos financieros corrientes a 31/12/2010	-	2.176.263	2.176.263

31 de diciembre de 2009			
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros no corrientes			
Inversiones financieras a largo plazo	787	679.049	679.836
Deudores comerciales no corrientes	-	26.627	26.627
Total activos financieros no corrientes a 31/12/2009	787	705.676	706.463
Activos financieros corrientes			
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	-	1.889.547	1.889.547
Inversiones financieras a corto plazo	-	-	-
Total activos financieros corrientes a 31/12/2009	-	1.889.547	1.889.547

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 2010 y a 31 de diciembre de 2009 es como sigue:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

	Miles de euros			
	2010		2009	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Instrumentos de patrimonio	874		874	-
Correcciones valorativas por deterioro	(87)		(87)	-
Total instrumentos de patrimonio	787		787	-
Administraciones Públicas Deudoras	706.769		676.693	-
Inversiones financieras a corto plazo			-	-
Otros activos financieros (Depósitos, fianzas y otros créditos)	2.358		2.356	-
	709.914		679.836	-

(a) Instrumentos de patrimonio

Corresponde a las participaciones de la Entidad en sociedades sobre las que no existe una influencia significativa en su gestión. Todas ellas están participadas por la Entidad 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 2010 y a 31 de diciembre de 2009 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	
	2010	2009
Fondos de Cohesión Alta Velocidad	370.385	385.775
F.E.D.E.R. Alta Velocidad	258.335	220.152
F.E.D.E.R. Red de Titularidad del Estado y activos propios	34.496	37.895
FONDOS R.T.E Alta Velocidad	43.553	32.871
	706.769	676.693

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 2010 y cuyo cobro se estima se hará efectivo en 2011 por un importe total de 191.699.miles de euros (véase nota 6.2.d).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

(c) Inversiones financieras a corto plazo

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

A 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009, la Entidad no dispone de inversiones financieras cuyo plazo de vencimiento fuera superior a tres meses. No obstante, ADIF registró a 31 de diciembre de 2009 en el epígrafe de "Efectivo y otros activos líquidos equivalentes", las inversiones en instrumentos financieros consideradas de gran liquidez, por tener un vencimiento inferior a tres meses cuyo importe ascendía a 31 de diciembre de 2009 a 846.699 miles de euros (véase nota 8).

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 los ejercicios 2010 y 2009 es como sigue:

	Miles de euros			
	2010		2009	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Grupo y asociadas				
Deudores (nota 6.2(a))	13.400	11.897	26.627	13.163
No vinculadas				
Clientes por ventas y prestaciones de servicios (nota 6.2(b))		892.755	-	460.342
Deudores (nota 6.2(c))	826	213.038	-	184.595
Administraciones Públicas (nota 6.2(d))		1.057.519	-	1.230.250
Personal		1.055	-	1.197
Total saldos al 31 de diciembre	14.226	2.176.264	26.627	1.889.547

(a) Deudores, empresas del grupo y asociadas

El detalle de los saldos de estas cuentas del activo corriente y no corriente del balance de situación al 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 adjunto, es el siguiente:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

	Miles de euros			
	2010		2009	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	-	3.691	-	3.959
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	-	3.031	-	2.083
FIDALIA, S.A.U.	-	398	-	602
Redalsa, S.A.	-	-	-	-
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA)	-	-	-	57
Águilas Residencial, S.A.	74	-	-	87
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	1.003	-	-	1.381
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	-	132	-	132
Bano Real, S.A.	1.093	-	-	1.255
Centro Estación de Miranda, S.A.	-	1.394	1.955	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	-	604	-	588
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	-	-	-	23
Mosaico Desarrollo Inmobiliario, S.A.	-	-	10.374	-
Necsa, Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	-	917	-	1.621
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)	-	2	-	1
Terralbina Inmobiliaria, S.A.	-	-	-	-
Tricéfalo, S.A.	-	859	842	-
Cartagena Alta Velocidad	-	264	-	-
Murcia Alta Velocidad	-	605	-	-
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A.	11.230	-	13.456	1.346
RENFURBIS	-	-	-	27
INARENAS	-	-	-	1
	13.400	11.897	26.627	13.163

Estas cuentas a cobrar se han generado como consecuencia de las distintas operaciones comerciales realizadas entre la Entidad y dichas empresas. Se encuentran valoradas a su coste amortizado. El plazo de vencimiento de estas deudas comerciales a 31 de diciembre de 2010 esta comprendido entre los ejercicios 2011 a 2015.

El detalle de las transacciones realizadas por ADIF en los ejercicios 2010 y 2009, con sus empresas del grupo y multigrupo es el siguiente:

Sociedad	2010 Miles de euros			
	Ingresos	Gastos	Inversiones	Dividendos
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	14.805	903	-	641
FIDALIA S.A.U.	1.153	1.463	-	-
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	5.644	2.258	-	500
Redalsa, S.A.	134	1.574	-	-
Alta Velocidad España Portugal, AEIE	-	-	-	-

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

Sociedad	2009 Miles de euros			
	Ingresos	Gastos	Inversiones	Dividendos
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	11.939	1.255	1.718	276
FIDALIA S.A.U.	493	-	-	-
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	6.059	2.396	-	3.297
Redalsa, S.A.	134	1.926	-	-
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA)	388	41.732	81.467	2.825
Alta Velocidad España Portugal, AEIE	-	-	-	-

(b) Cientes por ventas y prestaciones de servicios

El detalle por conceptos de esta partida a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 es como sigue:

	Miles de euros	
	2010	2009
Inversiones en la Red de Titularidad del Estado	823.502	398.576
Cánones Ferroviarios y otros conceptos	69.253	61.766
	892.755	460.342

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 2010 y 2009, así como los importes devengados y pendientes de facturar al Ministerio de Fomento a dicha fecha en relación con las inversiones ejecutadas por ADIF en la Red Convencional y en el tramo Ourense - Santiago de Compostela de la línea de alta velocidad Madrid - Galicia que forman parte de la Red de Titularidad del Estado, de acuerdo con los Convenios suscritos entre ambas entidades y el Ministerio de Fomento que desarrollan y complementan el Contrato -Programa 2007 - 2010. También se incluyen en este epígrafe los importes pendientes de cobro a SEITTSA y al Ministerio de Fomento a 31 de diciembre de 2010 y de 2009, 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

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

	Miles de euros	
	2010	2009
Inversiones encomendadas por C - P 2007 - 2010	775.928	357.577
Red convencional de Titularidad del Estado	519.365	263.611
Liquidación de las inversiones del ejercicio 2007	4.964	4.964
Inversiones ejecutadas en 2008	18.859	12.449
Inversiones ejecutadas en 2009	(288)	246.198
Inversiones ejecutadas en 2010	495.830	-
Red de Altas prestaciones de Titularidad del Estado (Tramo Ourense - Santiago)	256.563	93.966
Inversiones ejecutadas en 2009	17	93.966
Inversiones ejecutadas en 2010	256.546	-
Red convencional de Titularidad del Estado encomendadas por otras disposiciones y convenios	47.574	40.999
Inversiones ejecutadas Convenios Red Estado en Cataluña	34.595	6.239
Inversiones ejecutadas. Plan de Dinamización	12.979	34.760
TOTAL	823.502	398.576

De estas cifras, el importe pendiente de cobro a SEITTSA a 31 de diciembre de 2010 asciende a 810.523 miles de euros e incluye un importe devengado pendiente de facturar a 31 de diciembre de 2010 por valor de 324.053 miles de euros, IVA excluido. Al cierre del ejercicio 2009 el importe pendiente de cobro a SEITTSA ascendía a 363.816 miles de euros e incluía un importe devengado pendiente de facturar por valor de 56.306 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 2009, 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

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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 2010, ADIF tiene pendientes de cobro por este concepto un total de 18.859 miles de euros recogidos en el saldo de la cuenta "Clientes por ventas y prestación de servicios".

Asimismo en dicha reunión, la Comisión de Seguimiento del Contrato-Programa aprobó la liquidación definitiva de las inversiones realizadas por ADIF en el ejercicio 2008 en la línea de Alta Velocidad Madrid-Galicia, tramo Ourense- Santiago por valor de 365.569 miles de euros. Dicho importe está íntegramente cobrado a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009.

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.

Asimismo, y en relación a las inversiones ejecutadas en 2009 en la Red Convencional del Estado, la IGAE emitió en fecha 28 de enero de 2011 informe definitivo de liquidación por un importe total de 521.759 miles de euros, importe íntegramente cobrado a 31 de diciembre de 2010.

En relación con los derechos de cobro correspondientes a las inversiones ejecutadas en el ejercicio 2010, aún no se ha procedido a su liquidación. La Dirección de la Entidad considera que del resultado de las liquidaciones definitivas por las inversiones realizadas en los ejercicios 2010 y 2009 en la Red de titularidad del Estado convencional y en el tramo Ourense-Santiago, no surgirán diferencias significativas con respecto a las cifras incluidas en estas Cuentas Anuales.

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

En esta cuenta se incluyen los importes facturados al Ministerio de Fomento y pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2010 y de 2009 por la administración, gestión y mantenimiento de la Red de Titularidad del Estado en los citados ejercicios de acuerdo a lo establecido en el Contrato Programa 2007-2010 (véase notas 1(b) y 14).

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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 significativa 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	(39.682)	(37.347)	2.335
	<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	(37.616)	(34.307)	(3.309)
	<u>(47.330)</u>	<u>(7.452)</u>	<u>(39.878)</u>

Asimismo, en relación a la liquidación por la administración de la Red de titularidad del Estado efectuada por ADIF en el ejercicio 2009, la IGAE emitió en fecha 31 de enero de 2011 informe definitivo de control financiero por este concepto, encontrándose a la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales pendiente de aprobación por la Comisión de Seguimiento. No obstante, la Dirección de la Entidad considera que, como consecuencia de su aprobación por la Comisión de Seguimiento no surgirán discrepancias significativas con los importes reconocidos en esta Cuentas Anuales.

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**

**Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010**

	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	(41.051)	(34.695)	7.156
	(11.312)	1.122	12.434

Por lo que respecta a la liquidación de los gastos realizados en 2010 por la Entidad en la actividad de administración de la Red de Titularidad del Estado, al cierre del ejercicio no se ha procedido a su liquidación. No obstante, la Dirección de la Entidad considera que de la misma no surgirán diferencias significativas con respecto a las cifras incluidas en estas Cuentas Anuales.

Durante el ejercicio 2010 la Entidad ha percibido del Ministerio de Fomento la totalidad del importe consignado por la actividad de administración de la red de titularidad del Estado correspondiente a dicho ejercicio por importe de 939.346 miles de euros, IVA incluido. De la misma forma, en el ejercicio 2009 fue cobrado el total de la cifra consignada por dicho concepto por valor de 884.049 miles de euros, IVA incluido. Adicionalmente, en enero de 2009 fue cobrado el importe que a 31 de diciembre de 2008 quedaba pendiente de cobro por esta actividad, por valor de 138.676 miles de euros, IVA incluido.

b.3) Cánones Ferroviarios y otros conceptos

La cuenta "Clientes por ventas y prestaciones de servicios" incluye el saldo liquidado y pendiente de cobro a 31 de diciembre de 2010 en concepto de cánones ferroviarios por importe de 31.923 miles de euros y los ingresos devengados y pendientes de liquidación a dicha fecha por el mismo concepto por importe de 29.827 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 5.679 miles de euros al cierre del ejercicio.

(c) Deudores varios

El detalle de la composición de este epígrafe del balance de situación a 31 de diciembre de los ejercicios 2010 y 2009 es como sigue:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

	Miles de euros	
	2010	2009
Convenios con operadores ferroviarios	94.654	82.531
Convenios Comunidades Autónomas	6.376	12.447
Alquiler de fibra óptica	29.779	35.077
Por obras por cuenta de terceros	13.613	12.676
Por servicios logísticos	15.320	10.157
Por otros alquileres	8.273	16.151
Otros conceptos	20.447	23.207
Ingresos pendientes de facturar		
Convenios con operadores ferroviarios	37.077	23.274
Por alquiler de fibra óptica	12.069	14.502
Otros	12.643	3.680
	250.151	233.702
Deterioro de valor por créditos comerciales	(37.113)	(49.107)
	213.038	184.595

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 2010 y 2009 es como sigue:

	Miles de euros			
	2010		2009	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Saldos al 31 de diciembre	(839)	(49.107)	(4.615)	(33.509)
Ajustes por adaptación al NPGC				
Saldos al 1 de enero				
Aumentos por efecto financiero en el ejercicio	107	-	(297)	(52)
Dotaciones en el ejercicio	(2.040)	(9.879)	-	(16.245)
Reversiones y/o aplicaciones en el ejercicio	856	21.873	4.073	699
Saldos al 31 de diciembre	(1.916)	(37.113)	(839)	(49.107)

(d) Administraciones Públicas

El epígrafe de Administraciones Públicas deudoras a corto plazo presenta a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 el siguiente desglose:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

	Miles de euros	
	2010	2009
Activo por impuesto corriente (nota 13)	3.035	11.154
Otros créditos con las Administraciones Públicas	1.054.484	1.219.096
Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo (Nota 13)	861.228	91.451
Derechos de cobro subvenciones y ayudas concedidas(nota 6.1(b))	191.699	1.125.818
Otros conceptos (Nota 13)	1.557	1.827
	1.057.519	1.230.250

- d.1) El epígrafe Activo por impuesto corriente corresponde al crédito con Hacienda Pública por la devolución de impuestos derivado de retenciones y pagos a cuenta del impuesto sobre sociedades.
- d.2) El epígrafe Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo incluye por importe de 108.968 miles de euros la cantidad a cobrar por las liquidaciones de IVA de la Entidad relativas al ejercicio 2010. Adicionalmente incluye por importe de 159.527 miles de euros el IVA soportado de las certificaciones parciales de obra pendientes de pago a 31 de diciembre de 2010 que, de acuerdo con la normativa de este impuesto, será deducible en el momento del pago y cuya devolución se obtendrá en el ejercicio 2011.

Asimismo, 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).

También se incluyen en este epígrafe los derechos de cobro resultante 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 ha estimado un importe total a cobrar de 444.033 miles de euros, de los cuales 438.507 miles de euros corresponden 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).

De esta cifra, en aplicación de la Orden Ministerial FOM 2909/2006, de 19 de septiembre de 2006, un importe de 222.017 miles de euros corresponderían a RENFE-Operadora. (véase nota 12.4).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

d.3) El saldo a cobrar a corto plazo por subvenciones y ayudas concedidas recoge, tal y como se indica en la nota 6.1(b), los importes devengados por ayudas europeas a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 según el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2010	2009
Fondos de Cohesión Alta Velocidad	150.350	1.073.378
F.E.D.E.R. Alta Velocidad	14.312	-
FONDOS R.T.E. Alta Velocidad	27.037	17.929
F.E.D.E.R. Red de Titularidad del Estado y activos propios	-	34.511
	191.699	1.125.818

(7) Existencias

Las existencias reflejadas en este epígrafe del balance de situación a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 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 2010 y 2009 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2010	2009
Materiales destinados a la Red de Titularidad del Estado	98.516	78.921
Materiales destinados a la Red de Titularidad de ADIF	43.094	41.420
Otros materiales	1.082	1.351
Provisión por deterioro	(3.758)	(4.571)
	138.934	117.121

(8) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El detalle del efectivo y otros activos líquidos equivalentes a 31 de diciembre de 2010 y de 2009 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2010	2009
Caja y Bancos	172.499	389.564
Otros activos líquidos equivalentes	163	846.699
	172.662	1.236.263

La cifra de "Otros activos líquidos equivalentes" corresponde en el ejercicio 2010, exclusivamente, a los intereses devengados y no vencidos de cuentas corrientes.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

Las inversiones financieras temporales incluidas en este epígrafe corresponden a aquellas cuyo periodo entre la fecha de disposición y la de vencimiento es inferior a tres meses. El detalle de estas inversiones clasificadas por instrumento financiero a 31 de diciembre de 2009 es el siguiente:

2009 Miles de euros				Rentabilidad (mínima-máxima)
Depósitos plazo fijo	Pagarés	Deuda Pública	TOTAL	
845.000	-	-	845.000	2,29% - 3,7321%
			845.000	
Intereses devengados no vencidos			1.699	
Saldo a 31 de diciembre de 2009			846.699	

(9) Fondos propios

La composición y el movimiento del patrimonio neto se presentan en el estado de cambios en el patrimonio neto.

(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.

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 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 ha percibido importe alguno por este concepto en el ejercicio 2010. Asimismo, en

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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

La composición y el movimiento habido en las cuentas incluidas en el epígrafe de Reservas en los ejercicios 2010 y 2009 es el siguiente:

	2010 Miles de euros		
	Reservas por pérdidas y ganancias actuariales	Otras Reservas	Total
Saldo al 31 de diciembre de 2009	(690)	110.769	110.079
Reconocimiento de pérdidas y ganancias actuariales	929		929
Saldo al 31 de diciembre de 2010	239	110.769	111.008

	2009 Miles de euros		
	Reservas por pérdidas y ganancias actuariales	Otras Reservas	Total
Saldo al 31 de diciembre de 2008	(1.075)	110.769	109.694
Reconocimiento de pérdidas y ganancias actuariales	385	-	385
Saldo al 31 de diciembre de 2009	(690)	110.769	110.079

Los movimientos en los ejercicios 2010 y 2009 en el epígrafe de reservas por pérdidas y ganancias actuariales corresponden a la variación en dichos ejercicios del valor del pasivo actuarial estimado a 31 de diciembre de 2010 y 2009 respectivamente como consecuencia del cambio de las hipótesis de crecimiento del índice de precios al consumo en los años 2001 a 2010 y 2001 a 2009, utilizados en el proceso de externalización de los compromisos de pensiones y jubilaciones anticipadas (véase nota 11).

(c) Propuesta de aplicación del resultado del ejercicio

La Dirección de la Entidad propone la aplicación del beneficio del ejercicio 2010, por importe de 140.753 miles de euros, al epígrafe de "Resultados de ejercicios anteriores" del capítulo de Fondos Propios.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

(10) Subvenciones, donaciones y legados

El saldo de este capítulo del balance de situación al 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 adjunto recoge, las subvenciones de capital no reintegrables pendientes de imputar a resultados.

El movimiento registrado durante los ejercicios 2010 y 2009 se detalla en los cuadros adjuntos:

	2010 Miles de euros				
	Fondos COHESION	Fondos FEDER	Fondos RTE	Otras subvenc.de capital	Total Subvenciones de capital
Saldo a 31 de diciembre de 2009	4.353.772	1.312.939	135.507	121.987	5.924.205
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	-	-	-	66.660	66.660
Efecto impositivo por las subvenciones de capital devengadas en el ejercicio 2010 (nota 13)	(41.517)	(14.437)	(13.026)	(29.904)	(98.884)
Imputación a resultados del ejercicio de subvenciones de capital (nota 18)	(20.912)	(13.221)	(553)	(4.903)	(39.589)
Saldos al 31 de diciembre de 2010	4.429.733	1.333.404	165.349	186.860	6.115.346

	2009 Miles de euros				
	Fondos COHESION	Fondos FEDER	Fondos RTE	Otras subvenc.de capital	Total Subvenciones de capital
Saldo a 31 de diciembre de 2008	3.722.504	799.382	100.192	82.365	4.704.443
Ajustes por adaptación a la Orden EHA/733/2010 (Véase notas 2 (a) y (b))	26.596	408.504	14.910	-	450.010
Subvenciones íntegras	37.995	583.577	21.300	-	642.872
Efecto impositivo (véase nota 13(a))	(11.399)	(175.073)	(6.390)	-	(192.862)
Saldo a 1 de enero de 2009	3.749.100	1.207.886	115.102	82.365	5.154.453
Fondos europeos devengados en el ejercicio 2009	892.732	168.206	29.421	-	1.090.359
Subvenciones financiadas por Contrato Programa 2007-2010	-	-	-	10.322	10.322
Otras subvenciones de capital devengadas en el ejercicio 2009	-	-	-	50.706	50.706
Efecto impositivo por las subvenciones de capital devengadas en el ejercicio 2009 (nota 13)	(267.819)	(50.462)	(8.826)	(18.309)	(345.416)
Imputación a resultados del ejercicio de subvenciones de capital (nota 18)	(20.241)	(12.691)	(190)	(3.097)	(36.219)
Saldos al 31 de diciembre de 2009	4.353.772	1.312.939	135.507	121.987	5.924.205

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

(a) Fondos de Cohesión

La situación de los Fondos de Cohesión a 31 de diciembre de los ejercicios 2010 y 2009 sin considerar el efecto impositivo e incluyendo los importes devengados por deudas transformables en subvenciones se refleja a continuación:

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	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

2009 Miles de euros				
TRAMO	AYUDAS CONCEDIDAS	SUBVENCIONES DEVENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (nota 12.2)	COBROS RECIBIDOS
L.A.V. Madrid-Barcelona- Frontera francesa	3.391.178	3.391.178	-	3.123.961
Madrid-Lérida	2.111.544	2.111.544	-	2.094.130
Lérida-Martorell	793.841	793.841	-	644.189
Martorell-Barcelonal	485.793	485.793	-	385.642
L.A.V. Madrid-Valladolid	1.573.788	1.507.699	-	1.276.596
L.A.V Madrid-Levante	574.640	569.807	-	469.209
Fondos Cohesión 2007- 2013	979.793	886.720	70.441	96.926
TOTAL	6.519.399	6.355.404	70.441	4.966.692

(b) Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

La situación de los Fondos Europeos de Desarrollo Regional a 31 de diciembre de los ejercicios 2010 y 2009 sin considerar el efecto impositivo, se detalla a continuación:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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:

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 LEÓN	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

2009 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 LEÓN	35.451	35.451	33.678	375
EXTREMADURA	75.197	75.197	71.437	768
GALICIA	127.038	127.038	86.175	2.232
MURCIA	65.332	65.332	58.750	11.903
VALENCIA	38.925	38.925	36.895	2.561
TOTAL	425.308	425.308	366.132	33.090

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

Del importe "Ayudas devengadas" hasta el ejercicio 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 2010.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

b.2) Ancho UIC (Alta Velocidad)

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

2009 Miles de euros					
PROGRAMA OPERATIVO	GRAN PROYECTO	AYUDA CONCEDIDA	SUBVENCIONES DEVENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (nota 12.2)	COBROS RECIBIDOS
ANDALUCIA	Córdoba - Málaga	953.840	953.840	-	832.750
CASTILLA Y LEÓN	Segovia - Valladolid	193.257	193.257	-	169.394
MURCIA	Acceso Murcia	25.098	25.098	-	23.843
CASTILLA LA MANCHA	Acceso Toledo	67.128	67.128	-	63.771
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		-	-	147.204	147.204
TOTAL		1.730.592	1.730.592	147.204	1.657.644

(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 2010 y 2009 de los fondos RTE, sin considerar el efecto impositivo, es la siguiente:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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

2009 Miles de euros				
TRAMO	AYUDAS CONCEDIDAS	SUBVENCIONES DEVENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (nota 12.2)	COBROS RECIBIDOS
L.A.V. Madrid-Barcelona-Frontera francesa	81.490	70.914	5.288	66.702
L.A.V. Madrid-Valladolid	20.603	20.603	-	20.603
L.A.V. Madrid-Levante	48.228	48.228	-	40.728
Nuevo Acceso Ferroviario a Asturias	3.192	3.192	-	3.192
L.A.V. Vitoria-Bilbao-San Sebastián y Valladolid-Burgos-Vitoria	119.094	37.181	19.093	38.103
L.A.V. Madrid-Extremadura	124.625	17.281	5.029	6.325
TOTAL	397.232	197.399	29.410	175.653

Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2010, de un total de ayudas concedidas de 6.050 miles de euros, se han cobrado hasta dicha fecha un total de 3.075 miles de euros en concepto de anticipo de RTE del Marco Comunitario 2007-2013, que financian activos del Estado. Dicho importe fue cobrado en el ejercicio 2009.

(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 2010 y a 31 de diciembre de 2009 es el siguiente:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

	Miles de euros		Miles de euros	
	2010		2009	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Obligaciones por prestaciones al personal	148.525	46.699	150.115	53.499
Planes de aportación definida	6.678	1.208	8.596	1.359
Planes de prestación definida	57.929	4.859	50.206	4.333
Premio de permanencia	21.483	2.390	19.609	1.977
Fondos para viajes de ocio del personal pasivo	36.446	2.469	30.597	2.356
Otras obligaciones por prestaciones al personal	83.918	40.632	91.313	47.807
Fondo para obligaciones derivadas del ERE	83.918	40.549	91.313	47.763
Otros conceptos	-	83	-	44
Otras Provisiones	34.140	103.767	23.749	131.866
Provisiones para otras responsabilidades	34.140	-	23.749	-
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	-	36.326	-	60.419
Otros conceptos	-	22.880	-	26.886
	182.665	150.466	173.864	185.365

El movimiento del capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" en los ejercicios 2010 y 2009, respectivamente, se muestra en los cuadros adjuntos:

	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	23.749	173.864
Dotaciones del ejercicio reconocidas en resultados	1.142	22.192	1.564	219	14.741	39.858
Efecto financiero del descuento	3.376	8.010	6.819	-	1.080	19.295
Pagos del ejercicio	-	-	-	-	(1.411)	(1.411)
Traspasos 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 reconocidas en el patrimonio neto	-	-	-	(929)	-	(929)
Saldos a 31/12/2010	21.483	83.918	36.446	6.678	34.140	182.665

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

2009 Miles de euros						
Provisiones para gastos de personal						
	Premios de permanencia	Fondo para pagos derivados de ERE	Fondo para viajes de ocio del personal	Planes de aportación definida	Provisión para litigios	TOTAL
Saldos al 01/01/2009	20.739	130.777	25.575	9.954	24.993	212.038
Dotaciones del ejercicio reconocidas en resultados	814	-	6.117	386	5.013	12.330
Efecto financiero del descuento	979	6.939	1.236	-	-	9.154
Pagos del ejercicio	-	-	-	-	(1.366)	(1.366)
Trasposos a c/p	(2.648)	(46.029)	(2.331)	(1.359)	-	(52.367)
Cancelaciones: imputación a resultados del ejercicio	(275)	(374)	-	-	(4.891)	(5.540)
Dotaciones del ejercicio reconocidos en el patrimonio neto	-	-	-	(385)	-	(385)
Saldos a 31/12/2009	19.609	91.313	30.597	8.596	23.749	173.864

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. El importe registrado a 31 de diciembre de 2010 asciende a 23.873 miles de euros, de los cuales un total de 21.483 miles de euros se presentan en el capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" y 2.390 miles de euros en el de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo"

El valor del fondo a 31 de diciembre de 2010, se ha determinado mediante un estudio actuarial elaborado según el método de capitalización individual utilizando los siguientes parámetros técnicos: tipo de interés anual 2,731%, tasa de crecimiento anual del 2,3% y la tabla de permanencia en ADIF basada en la tabla actuarial PERM/F-2000.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

En el epígrafe "Fondo para pagos derivados del ERE" se recoge el valor actual de los compromisos futuros devengados a 31 de diciembre de 2010 con vencimiento a largo plazo a dicha fecha como consecuencia del ERE 2006 - 2010 (véase nota 3(j)) por importe total de 124.467 miles de euros, de los cuales se presenta en el capítulo de "Provisiones para riesgos y gastos" una cifra de 83.918 miles de euros, siendo el importe registrado a corto plazo por este concepto de 40.549 miles de euros, que se incluye en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo".

El expediente fue aprobado con fecha 9 de marzo de 2006 por la Dirección General de Trabajo del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, para el período 2006-2010 (en adelante, ERE 2006), autorizándose a la Entidad 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 ha resuelto 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). Derivado de esta prórroga la Entidad ha registrado al cierre del ejercicio 2010 en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos" el valor actual de la estimación de adhesiones al ERE que se producirán hasta el 31 de diciembre de 2011, ascendiendo dicho importe a 22.192 miles de euros cuya contrapartida se ha recogido en gastos de personal (véase nota 16).

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

En el año 2009 se adhirieron 340 trabajadores de los cuales 31 trabajadores se acogieron a la baja incentivada y los 329 restantes a la prejubilación. Los pagos efectuados en dicho ejercicio por la modalidad 2 ascendieron a 5.239 miles de euros y los pagos correspondientes a la modalidad 1 se elevaron a 31.929 miles de euros.

El importe de los gastos financieros registrados por este concepto en 2010 es de 8.010 miles de euros, habiendo ascendido esta cifra en el ejercicio 2009 a 6.939 miles de euros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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 2010 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 38.915 miles de euros, de los cuales 36.446 miles de euros tienen vencimiento a largo plazo, elevándose a 2.469 miles de euros el importe con vencimiento a corto plazo, que se presenta en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo".

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

El importe provisionado ha sido determinado para el ejercicio 2010 mediante un estudio actuarial que utiliza los siguientes parámetros técnicos:

- Una subida media de tarifas del 2% para el ejercicio 2011 y siguientes.
- Un interés técnico del 3,73% 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 2010 y 2009 por este concepto han ascendido a 2.421 miles de euros y 2.310 miles de euros, respectivamente.

El epígrafe "Planes de aportación definida" corresponde al valor del pasivo actuarial estimado a 31 de diciembre de 2010 como consecuencia de la variación de las hipótesis de crecimiento del índice de precios al consumo en los años 2001 a 2010 utilizadas en el proceso de externalización de los compromisos por complemento de pensiones y jubilaciones anticipadas. El importe total de este fondo asciende a 7.886 miles de euros, de los cuales 1.208 miles de euros se presentan en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" y han sido abonados en el mes de enero de 2011. 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,

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

no obtuvieron pensión de la Seguridad Social por el 100% de la misma. Esta renta a cargo de Renfe es revalorizable anualmente de acuerdo con los porcentajes y normativa que fija la Seguridad Social para la mejora de sus pensiones.

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

El epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" recoge a 31 de diciembre de 2010 y del 2009, 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 36.326 miles de euros y de 60.419 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 2010 ascendía a 19.470 miles de euros y al cierre del ejercicio 2009 a 23.476 miles de euros.

Adicionalmente, el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" incluye a 31 de diciembre de 2010 y del 2009 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.

La Entidad ha concedido avales a terceros por un importe total de 18.411 miles de euros. La Dirección de la Entidad no espera que surjan pasivos exigibles de cuantía significativa, como consecuencia de las referidas garantías.

(12) Pasivos financieros

La composición de los pasivos financieros clasificados por categorías a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 se muestra en los cuadros adjuntos:

2010 Miles de euros			
	Deudas con entidades de crédito	Derivados y otros	Total
Pasivos financieros a largo plazo			
Débitos y partidas a pagar	6.857.080	753.648	7.610.728
Total pasivos financieros a largo plazo a 31 de diciembre de 2010	6.857.080	753.648	7.610.728
Pasivos financieros a corto plazo			
Débitos y partidas a pagar	125.954	1.939.083	2.065.037
Total pasivos financieros a corto plazo a 31 de diciembre de 2010	125.954	1.939.083	2.065.037

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

2009 Miles de euros			
	Deudas con entidades de crédito	Derivados y otros	Total
Pasivos financieros a largo plazo			
Débitos y partidas a pagar	5.106.625	522.403	5.629.028
Total pasivos financieros a largo plazo a 31 de diciembre de 2009	5.106.625	522.403	5.629.028
Pasivos financieros a corto plazo			
Débitos y partidas a pagar	74.494	1.709.908	1.784.402
Total pasivos financieros a corto plazo a 31 de diciembre de 2009	74.494	1.709.908	1.784.402

Estos importes se desglosan en los epígrafes de balance de situación a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009, según los siguientes desgloses:

2010 Miles de euros			
	Deudas con entidades de crédito	Derivados y otros	Total
Pasivos financieros no corrientes			
Deudas a largo plazo	6.857.080	753.648	7.610.728
Total pasivos financieros a largo plazo a 31 de diciembre de 2010	6.857.080	753.648	7.610.728
Pasivos financieros corrientes			
Deudas a corto plazo	125.954	1.208.137	1.334.091
Deudas con empresas del grupo y asociadas	-	55.071	55.071
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	-	675.875	675.875
Total pasivos financieros a corto plazo a 31 de diciembre de 2010	125.954	1.939.083	2.065.037

2009 Miles de euros			
	Deudas con entidades de crédito	Derivados y otros	Total
Pasivos financieros no corrientes			
Deudas a largo plazo	5.106.625	522.403	5.629.028
Total pasivos financieros a largo plazo a 31 de diciembre de 2009	5.106.625	522.403	5.629.028
Pasivos financieros corrientes			
Deudas a corto plazo	74.494	1.183.412	1.257.906
Deudas con empresas del grupo y asociadas	-	40.485	40.485
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	-	486.011	486.011
Total pasivos financieros a corto plazo a 31 de diciembre de 2009	74.494	1.709.908	1.784.402

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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

El detalle de las deudas financieras de ADIF con entidades de crédito, a corto y largo plazo a 31 de diciembre de los ejercicios 2010 y 2009, se muestra en los cuadros adjuntos:

2010 Miles de euros				
	Interés	Vencimiento		Saldo dispuesto al tipo de cambio al 31/12/10
		A corto Plazo	A largo plazo	
Préstamos en francos suizos (B.E.I.)	2.03% a 3.96%	21.954	-	21.954
Préstamos en euros (B.E.I.)	1.002% a 4.415%	-	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%	63.315	1.005.362	1.068.677
Intereses devengados pendientes de vencimiento		5.424	--	5.424
Total deudas con entidades de crédito (otras entidades)		68.739	1.005.362	1.074.101
Total deudas con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2010		125.954	6.857.080	6.983.034

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

		2009 Miles de euros		Saldo dispuesto al tipo de cambio al
		Vencimiento		
	Interés	A corto Plazo	A largo plazo	
				31/12/09
Préstamos en moneda extranjera (B.E.I.)	2,03% a 3,96%	27.094	18.504	45.598
Préstamos en euros (B.E.I.)	0,688% a 4,692%	-	4.851.718	4.851.718
Intereses devengados pendientes de vencimiento		33.853	-	33.853
Total deudas con entidades de crédito (B.E.I.)		60.947	4.870.222	4.931.169
Préstamos en euros (otras entidades)	1,037% a 1,866%	13.297	236.403	249.700
Intereses devengados pendientes de vencimiento		250	-	250
Total deudas con entidades de crédito (otras entidades)		13.547	236.403	249.950
Total deudas con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2009		74.494	5.106.625	5.181.119

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

Ejercicio de Vencimiento	Miles de euros	
	2010	2009
2010	-	40.391
2011	84.705	81.802
2012	121.067	21.634
2013	21.206	21.637
2014	125.080	125.548
Después de 2014	6.590.291	4.856.004
	6.942.349	5.147.016

El tipo de interés medio del pasivo de ADIF al 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 es del 1.96% anual y 2.08 % anual, respectivamente.

A la fecha de cierre de los ejercicios 2010 y 2009, el límite de las líneas de crédito que ADIF tenía concedidas por entidades financieras, ascendía a un importe total de 500.000 miles de euros y 200.000 miles de euros respectivamente. A 31 de diciembre de 2010 y 2009 tales líneas de crédito no estaban dispuestas, si bien durante el ejercicio 2010 fueron utilizadas, no siendo así en el ejercicio 2009. El vencimiento de las pólizas de crédito es a

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

corto plazo con renovación tácita anual para ciertas pólizas con un límite establecido de renovaciones.

12.2 Otros pasivos financieros

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

	Miles de euros			
	2010		2009	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Deudas transformables en subvenciones	567.088	-	304.074	-
Deudas financieras con Administraciones Públicas	6.611	1.002	7.729	1.228
Ayudas FEDER devengadas pendientes de liquidar Inversiones Red de Titularidad Estado	32.890	1.246	35.393	33.617
Financiación de inversiones en la Red de titularidad del Estado en Cataluña	141.055	-	169.674	-
Proveedores de inmovilizado	-	1.205.857	-	1.148.550
Depósitos y Fianzas	6.004	32	5.533	17
	753.648	1.208.137	522.403	1.183.412

(a) Deudas transformables en subvenciones

Recoge a 31 de diciembre de 2010 y de 2009 los importes cobrados por ayudas europeas o procedentes de otros organismos para la financiación de la infraestructura ferroviaria en la red de titularidad de ADIF, que se reclasificarán a los epígrafes de patrimonio neto y pasivo por impuesto diferido cuando se hayan cumplido las condiciones establecidas para su concesión. Presenta el siguiente desglose a 31 de diciembre de cada ejercicio, en miles de euros:

	2010	2009
Fondos Europeos		
Fondos de Cohesión	96.926	70.441
FEDER	297.784	147.204
Fondos RTE	46.173	29.410
Ministerio de Fomento		
Plan de Modernización de estaciones (véase nota 1 (f))	23.755	57.019
Adenda 21/12/2009 Barcelona Sagrera (nota 1(e))	102.000	-
Otros	-	-
Otras subvenciones	450	-
	567.088	304.074

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

A fecha 31 de diciembre de 2010 la Entidad ha percibido de la Administración General del Estado 102.000 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).

En el ejercicio 2009 y derivado de la publicación en el BOE de la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, la Entidad reclasificó a 1 de enero de 2009 desde el epígrafe "Deudas transformables en subvenciones" un total de 642.872 miles de euros a los epígrafes de "Subvenciones, donaciones y legados" y "Pasivo por impuesto diferido" por importes de 450.010 miles de euros y 192.862 miles de euros, respectivamente (véase notas 10 y 13).

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

El saldo de la cuenta "Ayudas FEDER devengadas y pendientes de liquidar por inversiones Red de titularidad Estado" recoge el importe pendiente de liquidar al Ministerio de Fomento y a cobrar a SEITSA en concepto de ayudas FEDER devengadas y pendientes de cobro 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

Recoge los importes cobrados del Ministerio de Fomento a 31 de diciembre de 2010 y 2009, 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

A 31 de diciembre de 2010 la cuenta de proveedores de inmovilizado recoge la deuda por obras en activos propios por importe de 802.294 miles de euros y por inversiones realizadas por cuenta del Estado en la Red Ferroviaria de su titularidad por importe de 328.478 miles de euros. Se incluyen también en este epígrafe el importe de las facturas de proveedores de inmovilizado pendientes de recibir por un total de 75.085 miles de euros

El saldo a 31 de diciembre de 2009 de la cuenta de proveedores de inmovilizado incluye la deuda por obras en activos propios por importe de 465.971 miles de euros y por inversiones realizadas por cuenta del Estado en la Red Ferroviaria de su titularidad por importe de 254.948 miles de euros. Se incorporan también en este epígrafe el importe de las facturas

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

de proveedores de inmovilizado pendientes de recibir por un total de 427.079 miles de euros y de acreedores por expropiaciones por 552 miles de euros.

12.3 Deudas con empresas del grupo y asociadas

El detalle del saldo de estas cuentas del pasivo corriente del balance de situación al 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 adjunto, es el siguiente:

	Miles de euros			
	2010		2009	
	Deudas con empresas del grupo y asociadas	Proveedores y acreed. empresas del grupo y asociadas	Deudas con empresas del grupo y asociadas	Proveedores y acreed. empresas del grupo y asociadas
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	-	662	-	952
Fidalia	4	-	-	-
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	-	244	466	563
Redalsa, S.A.	-	614	-	1.054
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA)	-	-	37.190	10.087
Águilas Residencial, S.A.	-	-	-	-
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	-	-	-	-
Áreas Comerciales en Estaciones	-	-	24	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	43.193	9.397	2.805	1.067
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	-	-	-	13.924
Necsa, Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	-	68	-	41
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)	-	889	-	1.029
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A.	-	-	-	-
	43.197	11.874	40.485	28.717

Estas cuentas a pagar se han generado como consecuencia de las distintas operaciones comerciales y no comerciales realizadas entre la Entidad y dichas empresas.

Asimismo, al cierre del ejercicio 2010 se ha reclasificado 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. A 31 de diciembre de 2009 esta partida, por importe de 13.924 miles de euros, se incluyó en el epígrafe de "Proveedores y Acreedores, empresas del grupo y asociadas".

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

12.4 Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

El detalle del saldo de estas cuentas del pasivo corriente del balance de situación al 31 de diciembre de 2010 y al 31 de diciembre de 2009 adjunto, es el siguiente:

	Miles de euros	
	2010	2009
Proveedores y acreedores varios	617.746	410.521
Proveedores y acreed., empresas del grupo y asociadas (véase nota 12.3)	11.874	28.717
Personal	27.704	17.620
Administraciones Públicas	30.425	29.153
	687.749	486.011

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 2010 y 2009.

Adicionalmente en el ejercicio 2010, el apartado "Proveedores y Acreedores varios" incluye 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. (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:

	Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre (miles de euros)			
	2010		2009	
	Importe	%	Importe	%
Dentro del plazo máximo legal (*)	4.867.527	79,64%	5.192.633	83,27%
Resto	1.244.271	20,36%	1.043.152	16,73%
Total pagos del ejercicio	6.111.798	100,00%	6.235.785	100,00%
PMPE (días) de pagos (**)	23	-	26	-
Aplazamientos que a la fecha del cierre sobrepasan el plazo máximo legal	34.517	-	38.017	-

* 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.

** Corresponde al plazo medio ponderado excedido de pagos.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

La Entidad ha incluido en dicho cálculo tanto las cifras relativas a proveedores y acreedores varios" como las cifras correspondientes a proveedores de inmovilizado.

El epígrafe de Administraciones Públicas presenta el siguiente desglose a 31 de diciembre de los ejercicios 2010 y 2009:

	Miles de euros	
	2010	2009
Retenciones a cuenta del I.R.P.F. y		
Arrendamientos Urbanos	11.151	10.722
Organismos de la Seguridad Social acreedores	11.994	12.176
Seguridad Social a cargo de la empresa pendiente de liquidar	7.084	6.058
Otros.	196	197
	30.425	29.153

(13) Situación fiscal

El detalle de los saldos con Administraciones Públicas a 31 de diciembre de 2010 y a 31 de diciembre de 2009 es como sigue:

	(Datos en miles de euros)			
	2010		2009	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Activos				
Activos por impuesto corriente(nota 6.2.(d))	-	3.035	-	11.154
Impuesto sobre el valor añadido y similares (nota 6.2.(d))	-	861.228	-	91.451
Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas (notas 6.1.(b) y 6.2.(d))	706.769	191.699	676.693	1.125.818
Otros conceptos	-	1.557	-	1.827
Total activos	706.769	1.057.519	676.693	1.230.250
Pasivos				
Pasivos por impuesto diferido	2.620.864	-	2.538.946	-
Seguridad Social	-	19.078	-	18.234
Retenciones	-	11.151	-	10.722
Otros	-	196	-	197
Total pasivos	2.620.864	30.425	2.538.946	29.153

(a) Impuesto sobre beneficios

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

En los ejercicios 2010 y 2009 el grupo está integrado por la Entidad, la sociedad Fidalia, S.A.U. y la sociedad Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A.U., que se incorpora en este año.

La base imponible del grupo fiscal en el ejercicio 2010 asciende a 108.370 miles de euros.

La base imponible del grupo fiscal en el ejercicio 2009 ascendió a 23.258 miles de euros.

La conciliación entre el resultado contable del ejercicio y la base imponible es como sigue:

	2010 Miles de euros					
	Cuenta de Pérdidas y Ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto		
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			140.753			192.070
Correcciones por Impuestos sobre Sociedades		(363)	(363)			81.918
Saldo de ingresos y gastos antes de Impuestos sobre Sociedades			140.390			273.988
Diferencias permanentes	1.388	(18)	1.370			
Diferencias temporarias						
- Con origen en el ejercicio	60.713		60.713		(330.543)	(330.543)
- Con origen en ejercicios anteriores		(95.804)	(95.804)	56.555		56.555
Base imponible de la Entidad			106.669			-
Base imponible aportada por la sociedad dependiente antes de la aplicación de las bases imponibles negativas						
- EMFESA,			982			
- FIDALIA, S.A.U.			719			
Base imponible del grupo, antes de la aplicación de las bases imponibles negativas			108.370			
Eliminación por dividendos internos (EMFESA)			641			
Compensación de bases imponibles negativas de sociedades de ejercicio anterior a la incorporación al grupo						
- FIDALIA			493			
- A.D.I.F.			98.400			
Base imponible del grupo			8.836			
Tipo de gravamen			30%			
Cuota íntegra			2.651			
Deducciones por doble imposición interna de dividendos de ejercicios anteriores:						
- Pendientes del grupo fiscal						
- Pendientes de sociedades de ejercicios anteriores a la incorporación al grupo (ADIF)			2.651			
Cuota íntegra ajustada positiva			-			
Retenciones y pagos a cuenta del grupo:						
- Entidad dominante			3.019			
- Sociedades dependientes (EMFESA)			15			
Impuesto sobre Sociedades a cobrar (nota 6.2(d))			3.034			

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

	2009 Miles de euros					
	Cuenta de Pérdidas y Ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto		
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			68.097			770.137
Correcciones por impuestos sobre Sociedades			(343)			329.895
Saldo de ingresos y gastos antes de impuestos sobre Sociedades			67.754			1.100.032
Diferencias permanentes	811	(20)	791			
Diferencias temporarias						
- Con origen en el ejercicio	35.169		35.169		(1.151.772)	(1.151.772)
- Con origen en ejercicios anteriores		(81.325)	(81.325)	51.740	-	51.740
Base imponible de la Entidad			22.389			-
Base imponible aportada por la sociedad dependiente antes de la aplicación de las bases imponibles negativas			1.258			
- EMFESA	1.145					
- FIDALIA, S.A.U.	113					
Base imponible del grupo, antes de la aplicación de las bases imponibles negativas			23.647			
Eliminación por dividendos internos (EMFESA)			(276)			
Compensación de bases imponibles negativas de sociedades de ejercicio anterior a la incorporación al grupo (FIDALIA, S.A.U.)			(113)			
Base imponible del grupo			23.258			
Tipo de gravamen			30%			
Cuota íntegra			6.977			
Deducciones por doble imposición interna de dividendos de ejercicios anteriores:			(6.977)			
- Pendientes del grupo fiscal		(343)				
- Pendientes de sociedades de ejercicios anteriores a la incorporación al grupo (ADIF)		(6.634)				
Cuota íntegra ajustada positiva			-			
Retenciones y pagos a cuenta del grupo:			11.154			
- Entidad dominante			11.144			
- Sociedades dependientes (EMFESA)			10			
Impuesto sobre Sociedades a cobrar (nota 6.2(d))			11.154			

No existen impuestos a pagar en ninguna de las jurisdicciones fiscales sino una cuota íntegra a devolver de 3.034 miles de euros.

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

2010 Miles de euros				
	Cuentas de Pérdidas y Ganancias		Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
- Por deterioros de valor	14.503			
- Por pensiones	42.393			
- Por subvenciones, donaciones y legados	-			(329.614)
- Resto	3.817			(929)
Diferencias temporarias con origen en el ejercicio	60.713			(330.543)
- 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		(95.804)	56.555	

2009 Miles de euros				
	Cuentas de Pérdidas y Ganancias		Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
- Por deterioros de valor	16.180	-	-	-
- Por pensiones	15.437	-	-	-
- Por subvenciones, donaciones y legados	-	-	-	(1.151.387)
- Resto	3.552	-	-	(385)
Diferencias temporarias con origen en el ejercicio	35.169	-	-	(1.151.772)
- Por amortizaciones	-	(50)	-	-
- Por deterioros de valor	-	(5.164)	-	-
- Por pensiones	-	(70.875)	-	-
- Por subvenciones, donaciones y legados	-	(3.613)	51.740	-
- Resto	-	(1.623)	-	-
Diferencias temporarias con origen en ejercicios anteriores	-	(81.325)	51.740	-

El detalle de las diferencias permanentes correspondientes al ejercicio 2010 es como sigue:

Miles de euros		
	Cuenta de pérdidas y ganancias	
	Aumentos	Disminuciones
Otros gastos no deducibles	1.388	-
Agrupaciones de interés económico	-	(18)
Diferencias permanentes	1.388	(18)

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS**

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

El detalle de las diferencias permanentes correspondientes al ejercicio 2009 se muestra a continuación:

Miles de euros	
Cuenta de pérdidas y ganancias	
Aumentos	Disminuciones
Otros gastos no deducibles	811
Agrupaciones de interés económico	(20)
Diferencias permanentes	811 (20)

La Entidad 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 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.

El importe por impuesto sobre beneficios reconocido en la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2009 corresponde al efecto impositivo de la integración en la consolidación fiscal de la base imponible positiva de la sociedad del grupo EMFESA.

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

Ejercicio	Entidad de origen	Miles de euros	Plazo máximo para compensar
1998	Renfe	68.603	2014
2000	Renfe	67.837	2015
2001	Renfe	27.796	2016
2004	GIF	49.741	2019
2005	ADIF	136.217	2020
2006	ADIF	113.052	2021
2007	ADIF	94.413	2022
2008	ADIF	42.336	2023
		<u>599.996</u>	

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

Las bases imponible negativas del período 1998 - 2001 corresponden, de acuerdo con lo dispuesto en la Orden Ministerial FOM/2909/2006, al 50% de las bases imponibles atribuidas a RENFE en dicho período.

La Entidad 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	2.154	2014
2008	ADIF	3.768	2015
2009	ADIF	3.452	2016
2010	ADIF	3.321	2017
		<u>12.695</u>	

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

<u>Ejercicio</u>	<u>Entidad de origen</u>	<u>Miles de euros</u>	<u>Plazo máximo para compensar</u>
2001	GIF	1.216	2016
2002	GIF	673	2017
2003	GIF	692	2018
2004	GIF	405	2019
2005	ADIF	115	2020
2006	ADIF	195	2021
2007	ADIF	710	2022
2008	ADIF	556	2023
2009	ADIF	631	2024
2010	ADIF	469	
		<u>5.662</u>	

El balance de situación adjunto no recoge el posible efecto fiscal de la compensación de las pérdidas ni de las deducciones pendientes de aplicar debido a que la Dirección de la Entidad 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 derivados de subvenciones de capital que a 31 de diciembre de 2010 asciende a 2.620.864 miles de euros y que a 31 de diciembre de 2009 ascendía a 2.539.824 miles de euros.

El movimiento registrado durante los ejercicios 2010 y 2009 de los pasivos por impuesto diferido, desglosado por su origen, es como se detalla a continuación:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

2010 Datos en 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	52.282	2.538.946
Adiciones en 2010	41.517	14.437	13.026	29.904	98.884
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

2009 Datos en miles de euros					
	Fondos COHESION	Fondos FEDER	Fondos RTE	Otras subvenciones de capital	Total
Saldos al 31 de diciembre de 2008	1.595.359	342.592	42.939	35.299	2.016.189
Ajustes por adaptación a la Orden EHA/733/2010 (Véase notas 2 (a) y (b))	11.399	175.073	6.390	-	192.862
Saldo a 1 de enero de 2009	1.606.758	517.665	49.329	35.299	2.209.051
Adiciones en 2009	267.819	50.462	8.826	18.309	345.416
Imputación a resultados del ejercicio (subvenciones de capital) (Nota 18)	(8.675)	(5.439)	(81)	(1.326)	(15.521)
Saldos al 31 de diciembre de 2009	1.865.902	562.688	58.074	52.282	2.538.946

(b) Impuesto sobre el valor añadido

- La Entidad optó por la aplicación de la regla de prorrata especial para el ejercicio 2006 y siguientes. Las cuotas impositivas soportadas en la adquisición o importación de bienes o servicios utilizados exclusivamente en la realización de operaciones que originan el derecho a la deducción se han deducido íntegramente.
- 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 ante la Sala de lo Contencioso - Administrativo de la Audiencia Nacional.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

La Audiencia emitió sentencia el 11 de septiembre de 2008, en la que estimó la pretensión de la Entidad. 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. (véase notas 19 y 21).

Sin embargo, la Agencia Tributaria, en su acuerdo de ejecución de sentencia, no reconoció el derecho de la Entidad 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 de intereses de demora de la cuantía anterior son 45.453 miles de euros. La Entidad 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, ha instado a la Agencia Tributaria a practicar una nueva notificación a ADIF que incluya los medios de impugnación en vía administrativa. La Agencia ha vuelto a notificar el 17 de diciembre de 2010 a la Entidad el Acuerdo de Ejecución de la sentencia indicando que cabe la impugnación en vía administrativa del cálculo de los intereses de demora. La Entidad ha interpuesto, el 21 de diciembre, 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 no ha registrado 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 de esta reclamación.

Por su parte, al amparo del artículo 110 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, la Entidad 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 ha estimado la pretensión de esta Entidad. ADIF ha estimado 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.

Del mismo modo que en los casos anteriores, en aplicación de la Orden FOM 2909/2006 de 19 de septiembre, le correspondería un 50% de la cantidad

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

solicitada, es decir 222.017 miles de euros. Este importe ha sido registrado en el ejercicio 2010.

• Asimismo, la Entidad solicitó el 20 de abril de 2006, como sucesora universal de la entidad pública empresarial GIF, la devolución de 555.349 miles de euros correspondientes a las cuotas soportadas por el impuesto sobre el valor añadido en la adquisición de bienes y servicios para la construcción de diversas líneas de alta velocidad durante los ejercicios 2001 a 2004 que no habían sido deducidas, con base en la sentencia de 6 de octubre de 2005 del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas. El 14 de marzo de 2007 la Entidad 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 Agencia Tributaria notificó 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. El anterior Acuerdo fue impugnado ante el TEAC, que mediante resolución de 22 de junio de 2010 estima la pretensión de la Entidad 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 ha iniciado, con fecha 29 de diciembre de 2010 procedimiento de comprobación e investigación de la solicitud presentada el 20 de abril de 2006.

La Entidad ha registrado en el ejercicio 2010 el importe estimado total de la devolución a realizar por la Agencia Tributaria que asciende a 148.700 miles de euros, de los cuales un total de 29.495 miles de euros corresponden 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 2010, la Entidad tiene abiertos a inspección para el Impuesto sobre el Valor Añadido los ejercicios 2001 a 2010 y para el Impuesto sobre Sociedades los ejercicios 2006 a 2009.

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

(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 de los ejercicios 2010 y 2009, es como sigue:

	Miles de euros	
	2010	2009
Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios	918.231	319.052
Canon por utilización de la red ferroviaria de interés general	250.257	249.237
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias	67.974	69.815
Ingresos por administración de la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado	802.919	762.111
Ingresos por actuaciones de inversión en la Red de Titularidad del Estado	863.229	866.762
Tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros (nota 1.(g))	15.399	15.091
	1.999.778	1.963.016

La distribución del importe neto de la cifra de negocios de los ejercicios 2010 y 2009 por los segmentos o actividades que desarrolla la Entidad se muestra en el cuadro adjunto:

	2010 Datos en miles de Euros					
	Cifra de Ingresos					
	Canon por utilización de la Red de Interés General	Canon por utilización de estaciones y otras Infraestructuras ferroviarias	Administración de la red ferroviaria de Titularidad el Estado	Actuaciones de inversión en la Red de Titularidad del Estado	Tasa de seguridad del Transporte Ferroviario	Total
Administración Red Titularidad Estado	36.311	350	802.919	4.492	-	844.072
Construcción Red Titularidad Estado	-	-	-	574.013	-	574.013
Construcción y Administración Red de Altas prestaciones	213.946	2.980	-	276.020	-	492.946
Gestión otros activos de Titularidad de ADIF	-	64.644	-	8.705	15.399	88.748
Estaciones de viajeros	-	58.325	-	2.098	-	60.423
Servicios Logísticos	-	-	-	251	-	251
Otros	-	6.319	-	6.356	15.399	28.074
Total	250.257	67.974	802.919	863.230	15.399	1.999.779

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

2009 Datos en miles de Euros						
Cifra de Ingresos						
	Canon por utilización de la Red de Interés General	Canon por utilización de estaciones y otras infraestructuras ferroviarias	Administración de la red ferroviaria de Titularidad el Estado	Actuaciones de inversión en la Red de Titularidad del Estado	Tasa de seguridad del Transporte Ferroviario	Total
Administración Red Titularidad Estado	36.439	400	762.111	5.162	-	804.112
Construcción Red Titularidad Estado	-	-	-	499.938	-	499.938
Construcción y Administración Red de Altas prestaciones	212.798	2.997	-	352.448	-	568.243
Gestión otros activos de Titularidad de ADIF	-	66.418	-	9.214	15.091	90.723
Estaciones de viajeros	-	59.716	-	4.446	-	64.162
Servicios Logísticos	-	-	-	1.517	-	1.517
Otros	-	6.702	-	3.251	15.091	25.044
Total	249.237	69.815	762.111	866.762	15.091	1.963.016

(a) Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios

El detalle de los ingresos por liquidación de cánones ferroviarios devengados en los ejercicios 2010 y 2009 desglosados por las distintas modalidades establecidas en la Orden FOM/898/2005, es el siguiente:

	Miles de euros	
	2010	2009
Canon por utilización de infraestructura (nota 1(g))	250.257	249.237
Canon de acceso	1.897	1.815
Canon por reserva de capacidad	105.535	104.194
Canon de circulación	68.771	68.100
Canon por tráfico	74.054	75.128
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones (nota 1(g))	67.974	69.815
Canon por utilización de estaciones	58.676	60.116
Canon por estacionamiento y utilización de andenes	6.024	6.494
Canon por utilización de vías de apartado	80	124
Canon de paso por cambiadores de ancho	2.918	2.874
Canon por utilización dominio público ferroviario	276	207
	318.231	319.052

A 31 de diciembre de 2010 se encuentran 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 corresponden al canon

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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

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

(c) Ingresos por actuaciones de inversión en la Red de Titularidad del Estado

Corresponde a los ingresos devengados en los ejercicios 2010 y 2009 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:

	Miles de euros	
	2010	2009
Inversiones realizadas en la Red Convencional (C-P 2007-2010)	542.781	475.633
Inversiones realizadas en el Tramo Ourense - Santiago de la L.A.V. a Galicia (C-P 2007-2010)	275.487	335.692
Inversiones realizadas en la red de titularidad del Estado en Cataluña	39.536	5.008
Inversiones Plan Dinamización Economía y Empleo	5.425	45.431
Inversiones Plan Modernización Estaciones	-	4.998
	863.229	866.762

(15) Otros ingresos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2010 y 2009 adjunta, es como sigue:

	Miles de euros	
	2010	2009
Alquileres y servicios	180.919	161.490
Ingresos operadores ferroviarios:	361.180	350.423
Arrendamientos y servicios	7.061	6.942
Reparaciones y conservación	3.939	2.499
Servicios complementarios	2.206	1.624
Servicios en terminales	44.388	45.600
Suministros (*)	237.550	225.703
Servicios en estaciones	57.259	59.399
Prestación de servicios informáticos	7.738	7.600
Otros ingresos	1.039	856
Otros	62.791	61.911
	604.890	573.824

(*) 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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

de 93.377 miles de euros en el ejercicio 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 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 de los ejercicios 2010 y 2009 adjunta es el siguiente:

	Miles de euros	
	2010	2009
Sueldos, salarios y asimilados	554.379	515.222
Cargas sociales	153.401	152.990
Provisiones	2.706	6.283
	710.486	674.495

En el ejercicio 2010 se recogen en el apartado de "Sueldos, Salarios y asimilados" por importe de 22.192 miles de euros, los efectos de la prórroga del Expediente de Regulación de Empleo (ERE 2006) hasta el 31 de diciembre de 2011 o hasta alcanzar la cifra máxima autorizada de adhesiones al citado expediente, cifrada en 2.500 trabajadores.

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

	Miles de euros	
	2010	2009
Seguridad Social a cargo de la empresa	142.350	141.653
Retribuciones a largo plazo mediante sistemas de aportación definida	224	410
Otros gastos sociales	10.827	10.927
	153.401	152.990

El número medio de empleados durante los ejercicios 2010 y 2009, distribuido por categorías, es como sigue:

Categoría	Número medio de empleados	
	2010	2009
Personal de estructura	1.956	1.814
Mandos Intermedios	2.628	2.541
Personal Operativo	9.320	9.672
	13.904	14.027

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

El desglose por sexos y categorías de la plantilla de la Entidad 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 estructura	1.514	419	1.933
Mandos Intermedios	2.279	346	2.625
Personal Operativo	8.044	1.159	9.203
	11.837	1.924	13.761

El desglose por sexos y categorías de la plantilla de la Entidad a 31 de diciembre de 2009 fue el siguiente:

Categoría	Número de empleados a 31 de diciembre de 2009		
	Hombres	Mujeres	Total
Personal de estructura	1.474	358	1.832
Mandos Intermedios	2.261	288	2.549
Personal Operativo	8.423	1.216	9.639
	12.158	1.862	14.020

(17) Otros gastos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2010 y 2009 adjunta, es como sigue:

	Miles de euros	
	2010	2009
Inversiones en la Red de titularidad del Estado	786.161	796.316
Reparaciones y conservación de la infraestructura	384.386	376.905
Energía de tracción	183.225	173.951
Servicios de atención a viajeros	74.728	78.353
Suministros	44.011	48.410
Servicios de profesionales independientes	15.397	18.731
Alquileres y cánones	26.369	27.378
Gastos ligados al tráfico	4.382	4.869
Publicidad y relaciones públicas	10.221	10.819
Gastos de viaje	6.837	9.053
Transportes	8.279	9.555
Otras reparaciones y conservación	9.559	9.040
Primas de seguros	5.203	4.939
Otros gastos de explotación	35.678	35.388
Servicios Externos	1.594.436	1.603.707
Tributos	17.410	8.589
Pérdidas, deterioro y variación de prov. operac. comerciales	(2.976)	11.886
	1.608.870	1.624.182

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

La cuenta "Inversiones en la Red de Titularidad del Estado" incluye el coste de las obras de inversión devengadas en los ejercicios 2010 y 2009 en la referida red de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2010	2009
Inversiones realizadas en la Red Convencional recogidas en el C-P 2007-2010	470.466	427.338
Inversiones realizadas en el tramo Ourense-Santiago de la L.A.V.a Galicia recogidas en el CP 2007-2010	270.862	331.583
Inversiones realizadas en la Red Convencional de titularidad del Estado en Cataluña al amparo de los Convenios suscritos y de las disposiciones al respecto	35.402	4.219
Actuaciones recogidas en el Plan de Dinamización para la economía y el empleo	9.431	28.178
Actuaciones realizadas para el Plan de Modernización de Estaciones	-	4.998
	786.161	796.316

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

Debido a que la auditoría de cuentas anuales de 2010 de la Entidad 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 2010 y 2009 es como sigue:

	Datos en miles de euros	
	Total Ingresos	
	2010	2009
Fondos de Cohesión	29.874	28.916
Feder.	18.887	18.130
R.T.E.	789	271
Otras subvenciones	7.005	4.423
	56.555	51.740

De los importes registrados por este concepto a 31 de diciembre de 2010 y de 2009, 39.589 miles de euros en el ejercicio 2010 y 36.219 miles de euros en el ejercicio 2009, corresponderían a subvenciones de capital reconocidas en el Patrimonio (véase nota 10), así como 16.966 miles de euros y 15.521 miles de euros del efecto

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

impositivo de las referidas subvenciones en los ejercicios 2010 y 2009, respectivamente (véase nota 13).

(19) Resultados excepcionales

En el ejercicio 2010 se ha reconocido 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 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.

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

	<u>Miles de euros</u>
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 ha registrado 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)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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

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

El desglose por conceptos del importe registrado en resultados excepcionales en el ejercicio 2009 es el siguiente:

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

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

(20) Gastos financieros

	Miles de euros	
	2010	2009
El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2010 y 2009 es como sigue:		
Por deudas con terceros	96.939	102.153
Intereses de préstamos a largo plazo	91.000	101.323
Intereses de liquidación en contratos de obra	1.043	605
Intereses de demora en expropiaciones	4.610	212
Otros gastos financieros	286	13
Gastos financieros por actualización de provisiones	19.285	9.154
	116.224	111.307

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

Los gastos financieros por actualización de provisiones corresponden básicamente a la dotación por el efecto financiero devengado en el ejercicio 2010 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 8.010 miles de euros, 3.376 miles de euros y 6.819 miles de euros respectivamente. (véase nota 11)

En el ejercicio 2009 correspondieron gastos financieros por actualización de provisiones para riesgos y gastos corrientes y no corrientes por los conceptos de "Fondo para pagos derivados del ERE 2006-2010", "Premio de permanencia" y "Fondo para viajes de ocio del personal pasivo" por importes de 6.939 miles de euros, 979 miles de euros y 1.236 miles de euros respectivamente.

(21) Ingresos financieros

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2010 y 2009 es como sigue:

	Miles de euros	
	2010	2009
De participaciones en instrumentos de patrimonio	11.720	11.790
En empresas del grupo y asociadas	11.710	11.782
De terceros	10	8
De valores negociables y otros instrumentos financieros	46.836	78.640
Intereses de inversiones financieras temporales	6.670	44.378
Intereses de cuentas corrientes	7.556	8.891
Intereses cargados a clientes	225	1.018
Ingresos financieros de créditos (nota 6.2(a))	(600)	2.879
Otros ingresos financieros	32.985	21.474
Incorporación al activo de gastos financieros (nota 4(c))	20.582	11.916
	79.138	102.346

El importe recogido en la cuenta de "Ingresos financieros de créditos" corresponde a los ingresos devengados en los ejercicios 2010 y 2009 como consecuencia de la aplicación del método de valoración del coste amortizado a los créditos comerciales y no comerciales (véase nota 3(d)).

El epígrafe "Otros ingresos financieros" recoge en el ejercicio 2010, por valor de 32.258 miles de euros la estimación de los intereses devengados hasta 31 de diciembre de 2010, correspondientes a ADIF y pendientes de cobrar de la Administración Tributaria, a la fecha de formulación de estas cuentas anuales derivado de la aplicación de la sentencia de 6 de junio de 2005 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea según se explica en las notas 6.2.d, 13 y 19.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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

(22) Información Medioambiental

Al 31 de diciembre de 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 el ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2010 no se han recibido subvenciones de naturaleza medioambiental.

La Dirección de la Entidad estima que no existen contingencias significativas relacionadas con la protección y mejora del medio ambiente, no considerando necesario registrar dotación alguna a la provisión de riesgos y gastos de carácter medioambiental al 31 de diciembre de 2010.

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

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.

A 31 de diciembre de 2009, el Consejo de Administración estaba formado por diecinueve miembros, su Presidente y dieciocho vocales, de los cuales nueve eran mujeres y diez hombres. En el ejercicio 2009, los importes por asistencia a las reuniones de dicho órgano por los Consejeros ascendieron a 201 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 2010 ni en 2009 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

Adicionalmente, las retribuciones salariales devengadas en el ejercicio 2010 por la alta dirección de la Entidad 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.

Las retribuciones salariales devengadas en el ejercicio 2009 por la alta dirección de la Entidad ascendieron a un total de 1.291 miles de euros. ADIF no mantuvo compromisos en materia de seguros de vida, planes de pensiones y similares con los miembros de su alta dirección como consecuencia de los cargos que ostentaban, ni les otorgó anticipos o créditos ni asumió obligaciones por su cuenta a título de garantía a 31 de diciembre de 2009.

(24) Gestión de riesgos financieros

ADIF está expuesta 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 principales riesgos que afectan a la Entidad son los siguientes:

a) Riesgo de crédito

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

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

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

b) Riesgo de tipos de interés

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2010

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

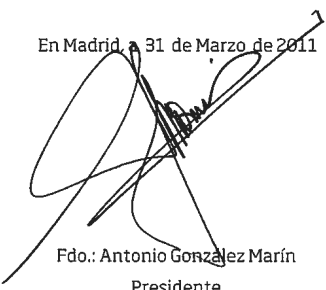
c) Riesgo de liquidez

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

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

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

En Madrid, a 31 de Marzo de 2011



Fdo.: Antonio González Marín
Presidente

Anexo I

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS**

**Inmovilizado Material e Inversiones Inmobiliarias del ejercicio terminado en
31 de diciembre de 2010
(Expresado en miles de euros)**

	Salidas al 31.12.2009	Altas	Traspasos	Bajas	Rectificaciones (*)	Salidas al 31.12.2010
Edificios y Otras Construcciones	1.734.045	-	299.701	(3.366)	(9.598)	2.020.442
Terrenos y Bienes Naturales	1.433.297	206.212	564	1.305	(1.040)	1.640.339
Amortización acumulada Edificios y otras construcciones	3.167.342	(524.607)	(42.347)	(2.061)	(10.978)	3.660.780
Provisión depreciación edificios y terrenos	(8.165)	-	-	2.951	2.854	(561.149)
Total Valor Neto Edificios y construcciones	2.633.570	163.865	300.265	890	(8.124)	3.090.466
Instalaciones de la vía y otras instalaciones técnicas	15.597.919	-	3.847.448	(3.920)	(129.472)	19.311.975
Amortización acumulada instalaciones de la vía y otras instalaciones técnicas	(1.599.008)	(182.367)	-	2.458	10.230	(1.766.687)
Provisión depreciación instalaciones de vía	(14.916)	-	-	-	-	(14.916)
Total Valor Neto Instalaciones de la vía y otras instalaciones técnicas	13.983.995	(182.367)	3.847.448	(1.462)	(119.242)	17.526.372
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	211.822	-	24.610	(195)	(2.980)	233.297
Amortización acumulada Otro inmovilizado material	(164.198)	(20.147)	-	150	2.680	(181.515)
Total Valor Neto Otro inmovilizado Material	47.624	(20.147)	24.610	(5)	(500)	51.782
Total Valor Neto Instalaciones técnicas elementos de transporte y otro inmovilizado material	14.121.235	(217.497)	3.874.024	(1.469)	(117.702)	17.658.591
Obra en curso	10.373.555	3.606.636	(4.174.269)	(6.325)	(60.783)	9.738.996
Total Inmovilizado Material Neto	27.130.360	3.552.206	-	(8.904)	(186.609)	30.488.059
Inversiones inmobiliarias	317.279	35.351	-	(391)	(3.061)	349.178
Amortización inversiones inmobiliarias	(66.902)	(5.047)	-	350	355	(73.294)
Total Inversiones Inmobiliarias Netas	248.377	30.304	-	(61)	(2.726)	275.894

(*) Incluye básicamente 119.205 miles de euros correspondientes a cuotas de IVA soportado por GIF en 2001, no deducible capitalizadas como inmovilizado. En aplicación de la sentencia del 6 de octubre de 2005 del Tribunal de Justicia de la UE, se ha solicitado la devolución de esta cantidad por lo que se ha recificado a Hacienda Pública deudora por IVA (notas 6.d y 13.b). A la fecha de formulación de estas cuentas anuales la mencionada cantidad se encuentra pendiente de cobro.

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS**

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

	Saldo al 31.12.2008 (*)	Altas	Traspasos	Bajas	Reclasificaciones	Saldo al 31.12.2009
Edificios y Otras Construcciones	1.684.162	-	55.079	(1.666)	(3.530)	1.734.045
Terrenos y Bienes Naturales	1.199.676	231.994	2.661	(1.089)	-	1.433.297
Amortización acumulada Edificios y otras construcciones	2.863.638	231.994	57.740	(2.755)	(3.415)	3.167.342
Provisión depreciación edificios y terrenos	(493.666)	(35.974)	3.039	934	1.060	(524.607)
Total Valor Neto Edificios y construcciones	2.381.007	195.960	60.779	(1.821)	(2.355)	2.633.570
Instalaciones de la vía y otras instalaciones técnicas	13.876.516	-	1.754.566	(22.440)	(10.723)	15.597.919
Amortización acumulada instalaciones de la vía y otras instalaciones técnicas	(996.050)	(176.173)	(452.308)	20.387	5.136	(1.599.008)
Provisión depreciación instalaciones de la vía y otras instalaciones técnicas	(14.916)	-	-	-	-	(14.916)
Total Valor Neto Instalaciones de la vía y otras instalaciones técnicas	12.865.550	(176.173)	1.302.258	(2.053)	(5.587)	13.983.995
Elementos de transporte	254.261	-	17.099	(160)	162	271.362
Amortización acumulada Elementos de transporte	(162.249)	(16.282)	(3.422)	151	56	(181.746)
Otro inmovilizado material	92.012	(16.282)	13.677	(9)	218	89.616
Amortización acumulada Otro inmovilizado material	1.257.658	-	(999.189)	(45.423)	(1.224)	211.822
Total Valor Neto Otro Inmovilizado Material	(647.311)	(16.177)	452.692	45.417	1.181	(164.198)
Total Valor Neto Instalaciones técnicas elementos de transporte y otro inmovilizado material	13.567.909	(206.632)	769.438	(2.068)	(5.412)	14.121.235
Obra en curso	7.216.413	4.037.027	(890.217)	(1.717)	(45.951)	10.375.555
Total Inmovilizado Material Neto	23.165.329	4.024.355	-	(5.606)	(53.718)	27.130.360
Inversiones Inmobiliarias	298.675	30.389	-	(541)	(1.238)	317.279
Amortización inversiones Inmobiliarias	(63.751)	(5.474)	-	174	149	(68.902)
Total Inversiones Inmobiliarias Netas	234.924	24.909	-	(367)	(1.089)	248.377

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

Este anexo forma parte integrante de la nota 4 de la Memoria de Cuentas Anuales del ejercicio 2010 junto con la cual debe ser leído

Anexo II

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS**

**Detalle de empresas del grupo, multigrupo y asociadas
31 de diciembre de 2010
(Expresado en miles de euros)**

		2010 Miles de euros					
Nombre	Actividad	Porcentaje de Participación	Coste de la participación	Fondos Propios	Otras pérdidas Patrimonio Neto	Beneficio/ (pérdida) ejercicio 2010	Resultado de Explotación ejercicio 2010 Beneficio/ (pérdida)
RIALIA, S.A.U. (b)	Gestión Inmobiliaria	100%	20.449	22.259	-	649	1.302
Engineras de Materiales Ferroviarios, S.A. (EHFESA) (a)	Explotación y manipulación de materiales innecesarios	100%	874	2.935	-	677	869
REDALSA S.A. (c)	Soldadura y regeneración de carril	52%	188	9.887	-	1.254	1.073
Total participaciones en empresas de grupo			21.511				641
Comercial del Ferrocarril, S.A.(CONFERSA) (c)	Explotación con fines publicitarios de las instalaciones y propiedades de Renfe. Operadora y ADIF. y promoción y explotación de equipamientos comerciales. Mécicos, económicos y financieros de los Corredores Oporto-Vigo y Madrid-Lisboa-Oporto	51%	2.657	10.487	-	1.567	575
Alta Velocidad ESPAÑA-PORTUGAL ABIE (b)		50%	1.614	2.848	1.725	(96)	(42)
Total participaciones multigrupo			4.271				500
Cartagena AVE, S.A. (b)	Integración Alta Velocidad en Cartagena	50%	300	595	-	2	-
Murcia AVE, S.A. (b)	Integración Alta Velocidad en Murcia	50%	300	601	-	(3)	(6)
Palencia Alta Velocidad, S.A. (b)	Integración Alta Velocidad en Palencia	50%	300	601	-	(3)	(6)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) (b)	Redacción de Proyectos de Ingeniería civil e industrial de índole ferroviaria.	41,37%	1.202	90.688	86	16.203	(21.510)
Soluciones Logísticas Integradas, S.A. (SLISA) (b)	Almacenamiento, distribución de mercancías	40,34%	358	1.783	-	(85)	(116)
Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A. (b)	Gestión Inmobiliaria	40%	14.530	38.523	-	(59)	1.813
Palencia Alta Velocidad, S.A. (b)	Gestión Inmobiliaria	40%	160	1.954	-	61	38
Rentubis, S.A. (a)	Gestión Inmobiliaria	40%	344	4.355	-	(173)	(200)
Promociones Residenciales Soletal, S.A. (b)	Gestión Inmobiliaria	40%	1.395	4.083	-	5.553	27.356
Tricelato, S.A. (a)	Gestión Inmobiliaria	40%	3.606	14.809	-	483	725
Bano Real, S.A. (b)	Gestión Inmobiliaria	40%	1.463	5.567	-	1.562	2.169
Agulinas Residencial, S.A. (a)	Gestión Inmobiliaria	40%	120	1.959	-	105	655
Terralina Inmobiliaria, S.A. (a)	Gestión Inmobiliaria	40%	720	4.617	-	(30)	(1)
Agulinas Residencial, S.A. (a)	Gestión Inmobiliaria	40%	140	353	-	(1)	31
Residencial Langa, S.A. (a)	Gestión Inmobiliaria	40%	1.200	2.900	-	(12)	211

Anexo II

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Detalle de empresas del grupo, multigrupo y asociadas
31 de diciembre de 2010
(Expresado en miles de euros)

2010 Miles de euros									
Nombre	Actividad	Porcentaje de Participación	Coste de la participación	Fondos Propios (b)	Otras partidas del Patrimonio Neto	Beneficio/ (pérdida) del ejercicio 2010	Resultado de Explotación ejercicio 2010 Beneficio / (pérdida)	Dividendos cobrados	
Desarrollo Inmobiliario Castilla-La Mancha, S.A. (b)	Gestión Inmobiliaria	40%	481	1.547	-	(53)	3	-	
Mosaco Desarrollor Inmobiliarios S.A. (a)	Gestión Inmobiliaria	40%	6.720	20.149	-	3.547	5.767	-	
Promociones Inmobiliarias Rentapex 2000, S.A. (a)	Gestión Inmobiliaria	40%	24	239	-	(284)	(288)	150	
Vías y Desarrollos Urbanos S.A. (b)	Gestión Inmobiliaria	40%	3.801	10.549	-	180	666	-	
Ineranes Proyectos Inmobiliarios S.A. (a)	Gestión Inmobiliaria	40%	360	1.121	-	(4)	(4)	-	
León Alta Velocidad 2003, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en León	37,50%	229	139	998	(87)	(98)	-	
Logroño Integración Ferrocarril 2002, S.A. (b)	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Logroño	37,50%	225	520	(6.112)	2	1	-	
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A. (b)	Integración Alta Velocidad en Valencia	37,50%	225	586	-	-	1.535	-	
Valadoloid Alta Velocidad 2003 S.A. (b)	Integración Alta Velocidad en Valladolid	37,50%	225	923	-	(19)	(25)	-	
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. (b)	Integración Alta Velocidad en Zaragoza	37,50%	225	581	11.529	-	-	-	
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A. (b)	Integración Alta Velocidad en Alicante	37,50%	225	531	-	1	134	-	
Raneros Sagrada Alta Velocidad S.A. (a)	Integración Alta Velocidad en Sagrada	37,50%	225	600	-	-	6.751	-	
Almería Alta Velocidad, S.A.(c)	Integración Alta Velocidad en Almería	37,50%	225	591	-	-	-	-	
A.V. Vitoria-Gasteizto Abiadura Handia, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en Vitoria	50%	300	-	-	(25)	-	-	
Otras		-	311	22	-	-	-	-	
Total participaciones en empresas asociadas		-	40.874	-	-	-	-	12.190	
TOTAL		-	66.656	-	-	-	-	13.331	

(a) Cuentas anuales auditadas a 31 de diciembre de 2010
(b) Cuentas anuales no auditadas a 31 de diciembre de 2010
(c) Cuentas Anuales formuladas pendientes de auditoría a 31 de diciembre de 2010
(d) En la columna de Fondos Propios esta incluido el resultado del ejercicio 2010

Este anexo forma parte integrante de la nota 5 de la Memoria de Cuentas Anuales del ejercicio 2010 junto con la cual debe ser leído.

Anexo II

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Detalle de empresas del grupo, multigrupo y asociadas
31 de diciembre de 2009
(Expresado en miles de euros)

		2009 Miles de euros					
Nombre	Actividad	Porcentaje de Participación	Corte de la participación	Fondos Propios(d)	Otras partidas del Patrimonio Neto	Beneficio/ (pérdida) ejercicio 2009	Resultado de Explotación ejercicio 2009 Beneficio/ (pérdida)
FIDALIA, S.A.U. (a)	Gestión inmobiliaria	100%	5.449	6.771	-	114	132
Enajenación y manipulación de materiales inecesorarios		100%	875	2.800	-	801	1.089
REPERCA (a)	Operación y explotación de carril	52%	186	8.739	-	2.010	2.882
REPERCA (a)	Operación y explotación de carril	52%	186	8.739	-	2.010	2.882
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA) (a)	Investigación ferroviaria	51%	159	39.696	55	8.918	12.443
Total participaciones en empresas de grupo			6.895				3.101
Comercial del Ferrocarril, S.A.(COMFERSA) (a)	Explotación con fines publicitarios de las instalaciones y propiedades de Benle-Operadora y ADIF, y promoción y explotación de equipamientos comerciales, económicos y financieros de los Corredores Oporto-Vigo y Madrid-Lisboa-Oporto	51%	2.897	9.900	-	1.225	1.004
Alta Velocidad ESPAÑA-PORTUGAL, ABE (a)		50%	1.614	2.885	1.725	(40)	(40)
Total participaciones multigrupo			4.271				3.297
Cartagena AVE, S.A. (a)	Integración Alta Velocidad en Cartagena	50%	300	589	-	5	-
Murcia AVE, S.A. (a)	Integración Alta Velocidad en Murcia	50%	300	604	-	3	-
Palencia Alta Velocidad, S.A. (b)	Integración Alta Velocidad en Palencia	50%	300	604	-	3	-
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA) (b)	Almacenamiento, depósito y distribución de mercancías	40,34%	398	1.878	-	481	685
Alciza Nuevos Espacios Comerciales, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	14.803	98.000	-	(1.078)	(576)
Áreas Comerciales en Estaciones, S.A. (b)	Gestión inmobiliaria	40%	800	1.964	-	116	38
Nuevas Estaciones Ferroviarias, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	434	4.519	-	(743)	(1.102)
Renfebus, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	1.399	4.386	-	(69)	(92)
Renfebus, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	1.399	4.386	-	(69)	(92)
Trifolón, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	1.463	5.967	-	483	725
Bano Real, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	120	397	-	20	39
Alianza Inmobiliaria Renfossuna, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	941	9.222	-	2.134	4.027
Terrabina Inmobiliaria, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	4373	4.373	-	(394)	170
Estación de Santa Eulalia, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	120	1.100	-	110	25
Presidencial Lanza, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	1.200	2.900	-	(12)	211
Centro Estación Miranda, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	1.200	2.900	-	(12)	211
Desarrollo Inmobiliario Castilla-La Mancha, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	481	1.500	-	(3)	86
Mosalco Desarrollos Inmobiliarios, S.A. (c)	Gestión inmobiliaria	40%	6.720	18.503	-	(14)	27
Promociones Inmobiliarias Renfeppex 2000, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	480	2.034	-	(39)	(48)
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	3.801	10.469	-	(444)	(192)

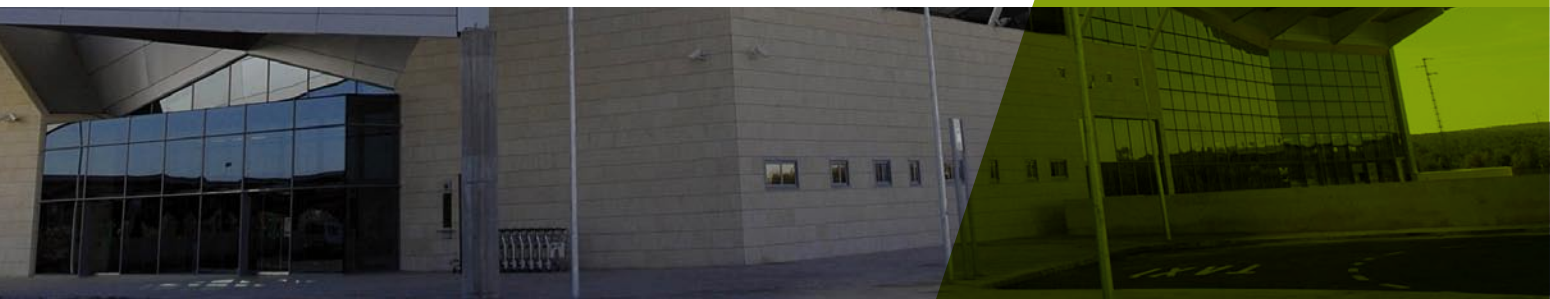
ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Detalle de empresas del grupo, multigrupo y asociadas
31 de diciembre de 2009
(Expresado en miles de euros)

2009 Miles de euros									
Nombre	Actividad	Porcentaje de Participación	Coste de la participación	Fondos Propios(d)	Otras partidas del Patrimonio Neto	Beneficio/ (pérdida) del ejercicio 2009	Resultado de explotación ejercicio 2009 Beneficio / (pérdida)	Dividendos cobrados	
Interinas Proyectos Inmobiliarios, S.A. (a)	Gestión Inmobiliaria	40%	360	1.121	-	(6)	(9)	-	
León Alta Velocidad 2003, S.A. (b)	Integración Alta Velocidad en León	37,50%	225	230	998	(135)	(126)	-	
Logroño Integración Ferrocarril 2002, S.A. (a)	Ordenación, travesía ferroviaria	37,50%	225	518	-3.035	6	-	-	
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A. (a)	Integración Alta Velocidad en Valencia	37,50%	225	586	-	-	466	-	
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A. (b)	Ordenación, travesía ferroviaria	37,50%	225	942	11.627	(69)	(50)	-	
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. (e)	Integración Alta Velocidad en Zaragoza	37,50%	225	581	27.046	-	-	-	
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A. (a)	Integración Alta Velocidad en Alicante	37,50%	225	530	-	-	6	-	
Barcelona Sagrera Alta Velocidad S.A. (a)	Integración Alta Velocidad en Barcelona	37,50%	225	600	-	-	2.271	-	
Barcelonés Ingenieros y Economistas del Transporte, S.A. (NECO) (e)	Reducción de Proyectos de Ingeniería civil e Industrial de Infolite ferroviaria.	21,91%	1.049	58.398	-	13217	16.589	3.764	
Otras	Asesoramiento en función de consulting	-	311	25.023	-	-	-	-	
Total participaciones en empresas asociadas			42.195	-	-	-	-	5.384	
TOTAL			59.131	-	-	-	-	11.782	

(a) Cuentas anuales auditadas a 31 de diciembre de 2009
(b) Estados Financieros provisionales a 31 de diciembre de 2009
(c) Cuentas Anuales formuladas pendientes de auditoría a 31 de diciembre de 2009
(d) En la columna de Fondos Propios esta incluido el resultado del ejercicio 2009

Este anexo forma parte integrante de la nota 5 de la Memoria de Cuentas Anuales del ejercicio 2010 junto con la cual debe ser leído.





3

Actuaciones básicas de desarrollo del modelo ferroviario

Declaración sobre la Red y procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura

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

En cumplimiento de la mencionada orden se elaboró el citado documento en el que Adif da a conocer las características de la infraestructura ferroviaria

y las condiciones de acceso a la red. Asimismo, informa sobre la capacidad de cada tramo de la red y detalla las normas generales, plazos y criterios que rigen en relación con la adjudicación de capacidad y los cánones y principios de tarificación que se deben aplicar por la utilización de las infraestructuras y por la prestación de los diferentes servicios a las empresas ferroviarias.

Fijación de cánones

La Ley del Sector Ferroviario establece la regulación de los cánones que se devengan a favor de Adif por la utilización de las infraestructuras por parte de los operadores del transporte ferroviario. La Ley otorga cobertura legal a la relación económica existente entre Adif y los sujetos pasivos de los referidos cánones, al

tiempo que fija los elementos esenciales de los tributos regulados, distinguiendo entre canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y canon por utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias. En el primero se establecen las modalidades de cánones por acceso, por reserva de capacidad, por circulación y por tráfico. En el segundo por utilización de estaciones por parte de los viajeros, por el estacionamiento y la utilización de andenes, por el paso por cambiadores de ancho, por la utilización de vías de apartado y por la prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario. Mediante la Orden FOM/898/2005 de 8 de abril, modificada por la Orden FOM/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 Adif 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 ofrezca en cada momento Adif, 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 Adif 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 de 2010 el Ministerio de Fomento ha otorgado para el transporte ferroviario de mercancías las siguientes licencias de empresa ferroviaria: Renfe Operadora, Comsa Rail Transport S.A., Continental Rail S.A., Acciona Rail Services S.A.,

Activa Rail S.A., Tracción Rail S.A., Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos S.A., Logitren Ferroviaria S.A., Arcelormittal Sideral S.A., Ferrocarriles del Suroeste S.A. (FESUR), FGC Mobilitat S.A., Alsa Ferrocarril S.A. y Guinovart Rail S.A. Además de las anteriores se encuentra inscrita en el registro especial ferroviario English Welsh & Scottish Railway International Limited (EWSI) con licencia de empresa ferroviaria expedida en el Reino Unido. Asimismo, 6 empresas habían obtenido la concesión de habilitación para la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria como operador distinto de las empresas ferroviarias: Transfesa; Logística y Transporte Ferroviario S.A.; Conte Rail S.A.; Sicsa Rail Transport S.A. (antes Container Rail S.A.); Pecova S.A y Tramesa.

A su vez, para que una empresa pueda ejercer como operador ferroviario, además de contar con la correspondiente licencia, debe estar en posesión del certificado de seguridad que establece la normativa y que acredita un adecuado sistema de gestión de la seguridad y el cumplimiento de la normativa sobre personal de circulación y material rodante, certificado que solamente es válido para las líneas que se solicitan y conceden. A final de 2010 siete 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., English Welsh & Scottish Raylway International Limited (EWSI) y Logitren Ferroviaria S.A.





4

Actuaciones por áreas de actividad

4.1. Red de alta velocidad

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

- Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa
- Línea Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo
- Línea Córdoba-Málaga
- Línea Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia
- Línea de alta velocidad León-Asturias, tramo La Robla-Pola de Lena (Variante Pajares) y tramo Venta de Baños-León-Asturias
- Línea de alta velocidad del País Vasco y tramo Valladolid-Burgos-Vitoria
- Línea de alta velocidad Madrid-Extremadura/Frontera Portuguesa, tramo Navalморal de la Mata-Cáceres y tramo Cáceres-Mérida-Badajoz
- Línea de alta velocidad del Corredor Mediterráneo, tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia y el tramo límite de la Región de Murcia-Murcia
- Línea de alta velocidad Bobadilla-Granada
- Línea de alta velocidad Madrid-Galicia, tramo

Olmedo-Medina-Zamora-Puebla de Sanabria-Lubián-Ourense

- Línea de alta velocidad Zaragoza-Pamplona en el territorio de Navarra, tramo Castejón-Comarca de Pamplona.

Las principales actuaciones del año 2010 y la situación al cierre del ejercicio se describen a continuación.

Línea de alta velocidad Centro

a) Estación de Chamartín

Ha finalizado la redacción del proyecto de modernización y ampliación de la estación, necesario para adecuar las instalaciones de la futura explotación del túnel Atocha-Chamartín. En este proyecto se contempla la ampliación de vías de ancho UIC hasta disponer de 10 vías de este ancho, además de la ampliación del vestíbulo, mejora de la accesibilidad y remodelación de los andenes destinados al servicio en ancho UIC,

apertura de salida de viajeros hacia la antigua zona de Paquexpress así como remodelación y mejora de la vía de acceso a la estación. También destaca la construcción de una nueva pasarela peatonal para acceder al vestíbulo de la estación desde la calle Hiedra, mejorando el acceso anterior que obligaba a atravesar las instalaciones del antiguo Paquexpress.

b) Túnel de conexión Atocha-Chamartín

En el año 2010 se ha iniciado y prácticamente completado el nuevo túnel Norte-Sur, que comunica las redes de alta velocidad Norte y Sur-Este. Esta conexión se efectuará de manera provisional mediante un túnel que atraviesa inferiormente la estación de Atocha y en el futuro a través de la estación subterránea de 4 vías que constituirá una de las actuaciones esenciales de la segunda fase de Atocha, proyecto actualmente en redacción.

El túnel de 7,7 km de longitud se comenzó a perforar el 24 de abril de 2010 encontrándose la excavación prácticamente finalizada en el mes de diciembre. Su ejecución en 9 meses supone un hito para este tipo



de realizaciones. En diciembre de 2010 se ha iniciado también el túnel by-pass que conectará el túnel principal con la nueva doble vía Atocha-Torrejón de Velasco, que permitirá disponer de una línea exclusiva para la relación Madrid-Valencia.

Estación de Atocha

El 19 de diciembre de 2010, de manera simultánea con la puesta en servicio de la relación Madrid-Valencia en alta velocidad, entró en funcionamiento la ampliación del conjunto de Atocha, finalizándose, prácticamente, la 1ª fase de la obra de la estación.

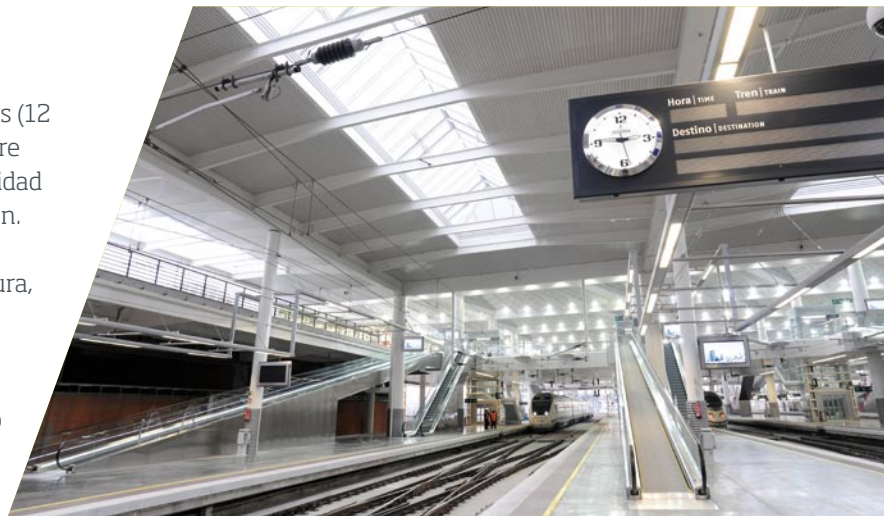
Las actuaciones más importantes dentro del proyecto de ampliación han sido las siguientes:

- Creación de un nuevo vestíbulo de llegadas y una pasarela de acceso desde los andenes con sus elementos asociados (rampas, escaleras y ascensores) con un pasillo rodante de comunicación entre ambos.
- Ampliación de cubiertas (marquesina) en la zona sur de andenes y en la nueva pasarela de llegadas. Incluye la construcción de una zona de cubierta alta y de dos zonas de cubierta baja a ambos lados como prolongación de la marquesina existente.
- Actuaciones en vía para transformar 4 vías (12 a 15) al ancho UIC, instalando bretelles entre vías para incrementar en un 50% la capacidad de estacionamiento de trenes en la estación.
- Modernización de andenes elevando su altura, renovando el pavimento y creando líneas pododáctiles de seguridad.
- Actuaciones en el sistema viario mejorando la funcionalidad del intercambiador (aumento de puestos de estacionamiento

de autobuses y mejora general del tráfico) y ampliación de la zona de taxis, aparcamiento, etc.

c) Nueva doble vía Atocha-Torrejón de Velasco

El nuevo túnel Atocha-Chamartín de ancho UIC se continuará desde la cabecera Sur de Atocha con una nueva doble vía de 34 km hasta enlazar en el nudo de Torrejón de Velasco con la actual línea Madrid-Valencia. Durante 2010 se ha iniciado la obra de plataforma en los 5 tramos en los que se ha dividido la actuación, incluyendo en ellos el by-pass de conexión de la línea de Levante con la línea de Andalucía. Al finalizar 2010 se había ejecutado el 15% del total contratado. Durante 2011 se completará, en su práctica totalidad, la obra de plataforma y se licitarán los proyectos correspondientes a los restantes subsistemas: vía, electrificación, instalaciones de seguridad y telecomunicaciones; de tal forma que al finalizar el año 2012 pueda estar completada la actuación.





d) Otras actuaciones

Para las instalaciones de telecomunicaciones, se ha redactado el proyecto de instalaciones móviles GSM-R e infraestructura para operadores públicos de telefonía móvil en los tramos Atocha-La Sagra y Atocha-Chamartín.

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 ejercicio 2010 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 352 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 24 tramos que suman los 352 km de la nueva conexión. A 31 de diciembre de 2010 están adjudicados 17 tramos de plataforma.

Durante el año 2010 se redactó el proyecto para las instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R e infraestructura para operadores públicos de telefonía móvil entre Olmedo y Ourense.

b) Eje Ourense-Santiago de Compostela

La construcción de la línea de alta velocidad en el eje Ourense-Santiago, con una longitud de 87,5 km, significará la vertebración socioeconómica de la Comunidad Autónoma de Galicia reduciendo notablemente los tiempos de viaje actuales, mejorando la seguridad de la circulación ferroviaria con la aplicación de las últimas tecnologías del sector y la supresión de los pasos a nivel a lo largo de la vía.



Se encuentra en ejecución la totalidad de la plataforma de la línea, subdividida en nueve tramos de obra y dos tramos de accesos a Santiago y Ourense. También se ha proyectado la estación de Ourense y la conexión con el eje Atlántico. Las obras consisten, esencialmente, en la ejecución de 39 viaductos, con una longitud total de 19,5 km y de 31 túneles, con una longitud total de 29,5 km, siendo el resto del trazado de la plataforma sobre tierras, tanto en desmonte como en terraplén. Durante el ejercicio de 2010 se ha alcanzado la cifra de 37 viaductos terminados, que supone un porcentaje del 95% del total. En este momento se encuentran en ejecución los dos viaductos restantes, con un avance del 55% de la longitud de tableros y el 72% de pilas y estribos. En cuanto a los túneles, a 31 de diciembre de 2010 se encuentran todos terminados a falta de rellenos en los falsos túneles de Burata y Caldelás.

Por otro lado, respecto al resto de subsistemas, cabe destacar el notable avance de las obras de los proyectos constructivos de las subestaciones eléctricas de Amoeiro y Silleda y de los 7 centros de autotransformación asociados, habiéndose ejecutado más del 70% del proyecto, así como la finalización de la base de montaje de vía en O Irixo.

Línea de alta velocidad Norte I

a) Madrid-Segovia-Valladolid

En instalaciones en el tramo Madrid-Tres Cantos se ha continuado con los trabajos y pruebas necesarias para el funcionamiento de la línea en ERTMS Nivel 2 habiendo finalizado el protocolo de pruebas del contratista. Tras ello, han comenzado los trabajos finales para la validación del sistema (entrega del dossier de seguridad y la realización de las pruebas complementarias y de integración por Adif).

b) Venta de Baños-Burgos-Vitoria

Entre las actuaciones más relevantes en la plataforma llevadas a cabo en el año 2010 figuran el inicio de la ejecución de las obras de plataforma del subtramo nudo Venta de Baños (conexión Valladolid-Burgos y León-Palencia-Burgos) y el de 4 subtramos entre Quintana del Puente y Burgos (52,4 km). Asimismo han comenzado los trabajos de excavación del túnel del Almendro en el subtramo nudo Venta de Baños - Torquemada.

En vía y suministros se está redactando el proyecto de montaje de vía entre Valladolid y Venta de Baños y los proyectos de la base de montaje de vía entre Venta de Baños y Vitoria, así como el acopio de balasto de Villodrigo.

En instalaciones ha finalizado el proyecto de señalización, telecomunicaciones y control de tráfico del tramo Valladolid-Venta de Baños-Burgos y el correspondiente al nudo Norte de Valladolid.

c) Vitoria-Bilbao-San Sebastián

En plataforma en 2010 ha finalizado el tramo Arrazua-Legutiano subtramo II, manteniendo en obra los 12 restantes (49,0 km). Se encuentran en fase de redacción de proyectos 5 tramos entre el nudo de Bergara y Elorrio (25,4 km). Entre las actuaciones más relevantes destacan: cale de 9 túneles en distintos tramos, inicio del túnel de Urruburu II en el tramo Eskoriatza-Aramaio y el túnel de Karraskain en el tramo Mondragón-Elorrio,

finalización de 6 viaductos en 4 tramos y el inicio de 11 viaductos en diferentes tramos en construcción.

d) Otras actuaciones: soterramiento del ferrocarril en Logroño

Durante 2010 se han finalizado las actuaciones correspondientes a la estación provisional de Logroño y su puesta en servicio y continúan a buen ritmo las obras correspondientes a la fase I del soterramiento que constituye la actuación más importante de las previstas en el proceso de integración del ferrocarril. Ha finalizado el proyecto básico de la fase II del soterramiento y se encuentra en fase de redacción el proyecto de construcción de la subestación de tracción eléctrica.

Línea de alta velocidad Norte II

a) Valladolid - Venta de Baños

Las obras de plataforma en todos los subtramos del trayecto se encuentran en ejecución, así como las

**La Línea de alta velocidad
Madrid-Levante fue
inaugurada el 18 de
diciembre de 2010**



correspondientes al proyecto por perturbaciones en la estación de Venta de Baños, estando prevista la finalización de estas últimas antes de concluir el año 2011.

Se están redactando los proyectos de instalaciones no ferroviarias y el de estación fase previa Valladolid (Campo Grande), mientras que el de montaje de vía se encuentra a la espera de aprobación técnica, aprobación con la que ya cuenta el proyecto de protecciones acústicas.

b) Venta de Baños - Palencia - León

Los trabajos de plataforma se están ejecutando en todos los subtramos del trayecto, incluida la plataforma de la estación de León, donde se ha iniciado además la construcción de andenes y del nuevo edificio de viajeros, así como las pertinentes modificaciones de las instalaciones de señalización. Por otro lado, se está llevando a cabo la adaptación de las instalaciones de seguridad, necesaria a raíz la entrada de la alta velocidad en la ciudad, y se han comenzado las obras de la base

de montaje de Villada y la modificación del nudo de Venta de Baños.

El proyecto de adaptación de vías para la entrada de la alta velocidad en León se encuentra en fase de redacción, al igual que el de instalación de intercambiadores en la ciudad y el correspondiente a las perturbaciones de la línea de 25 kv a la red convencional; mientras que los proyectos de protecciones acústicas y de montaje de vía se hallan finalizados y pendientes de aprobación técnica.

c) Variante de Pajares

A lo largo de 2010 se han ejecutado obras de plataforma en todos los subtramos del trayecto. Al tiempo que se ha trabajado en la redacción de distintos proyectos, como los de montaje de vía y telemando de energía, concluyéndose los de instalaciones no ferroviarias de los túneles y obras civiles complementarias exteriores de la variante. En fase de licitación se encuentra el proyecto de construcción de obras civiles complementarias interiores de los túneles de Pajares-Lote Sur





y Lote Norte y se espera licitar en el primer trimestre de 2011 los proyectos correspondientes a las instalaciones de señalización y telecomunicaciones, línea aérea de contacto, subestaciones, centros de autotransformación y telemando de energía.

Línea de alta velocidad Noroeste

a) Madrid-Zaragoza-Barcelona

La línea ha funcionado con normalidad durante el año 2010, mejorando las expectativas en cuanto a fiabilidad, disponibilidad y puntualidad. Asimismo, se ha continuado con los trabajos y pruebas necesarias para el funcionamiento de la línea en ERTMS Nivel 2, habiendo finalizado el protocolo de pruebas del contratista. Tras ello se han comenzado los trabajos finales para la validación del sistema (entrega del dossier de seguridad y la realización de las pruebas complementarias y de integración por Adif).

En cuanto a las actuaciones en las líneas de ancho convencional debidas a la construcción de

infraestructuras de alta velocidad, se ha redactado el proyecto constructivo y se ha ejecutado la obra de adecuación de las instalaciones de seguridad por la supresión de los cambiadores de ancho de Lleida y Puigverd de Lleida.

b) Barcelona-Figueres

Se han puesto en servicio los tramos comprendidos entre el nudo de Mollet y Girona Mercancías (70,2 km) así como el tramo entre Figueres-Vilafant y la conexión TP Ferro (3,5 km) habiéndose finalizado para ello los trabajos de plataforma, vía, electrificación, subestaciones, instalaciones de seguridad y telecomunicaciones necesarios.

Dichas actuaciones han permitido cumplir con dos hitos de relevante importancia, plasmados durante las puestas en servicio en diciembre de 2010:

- Primera conexión internacional para viajeros en ancho UIC.
- Corredor de mercancías Puerto de Barcelona/Morrot-Frontera Francesa.



De los 14 tramos que quedan por finalizar para la puesta en servicio definitiva prevista para el año 2012, los de mayor relevancia son:

- El túnel urbano de Barcelona que inició su excavación en marzo de 2010 y cuyos trabajos marchan según lo previsto. Dicho túnel discurrirá entre la estación de Sants y la futura estación de La Sagrera.
- Los dos tramos en que se divide el área ferroviaria entre La Sagrera y nudo de la Trinidad y que incluye la remodelación de toda el área de Sagrera-Sant Andrés Condal. El avance de estas obras, comenzadas durante el verano de 2010, ha permitido liberar el espacio que ocupará la futura estación intermodal de La Sagrera.
- El tramo nudo de la Trinidad-Montcada, que contiene el túnel de salida del área metropolitana de Barcelona, cuyos trabajos han avanzado, permitiendo establecer un horizonte de finalización durante el segundo semestre de 2011.
- Los túneles y la estación soterrada de Girona que a lo largo de 7 km permitirán remodelar la red ferroviaria de Girona. La excavación del túnel Girona I (primero de los 2 túneles contemplados en el proyecto) se ejecutó durante el año 2010.

Entre las más importantes adjudicaciones en el año 2010 destacan los contratos correspondientes a las obras de accesos y estructura de la futura estación intermodal de La Sagrera, así como los montajes de vía de los tramos Mollet-La Roca, Riudellots-Girona y Girona-Figuères.

A lo largo del año 2010 han finalizado las obras de la base de montaje de Sant Feliu de Buixalleu, así como el tramo estación de Figueres-Tramo Internacional, lo cual, unido a la puesta en servicio del tramo de tres hilos entre Girona y Vilamallá, ha posibilitado la conexión en ancho UIC entre las redes española y francesa.

En el ámbito de las Instalaciones de control de tráfico, se ha finalizado la construcción y puesta en servicio de las instalaciones del tramo bifurcación

Mollet-bifurcación Girona y Figueres-conexión con la sección internacional, incluyendo edificios técnicos y casetas, 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. En este último enclavamiento también se ha puesto en servicio el sistema ERTMS N1.

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

Además de las actuaciones correspondientes a línea de alta velocidad ya comentadas se han finalizado las siguientes actuaciones sobre la red convencional necesarias para la puesta en servicio del corredor en diciembre de 2010:

- Implantación de un nuevo acceso en ancho UIC en la terminal de Can Tunis, montaje del tercer hilo y electrificación del ramal de mercancías.
- Renovación e implantación de tercer hilo en el tramo Girona-Vilamalla.

- Puesta en servicio del desvío ferroviario de convencional e implantación del tercer carril en el túnel artificial de Montmeló
- Construcción y puesta en servicio de las instalaciones de control de tráfico del ramal de ancho mixto Castellbisbal-Can Tunis.

Línea de alta velocidad Sur

a) Córdoba-Málaga

Se encuentran en ejecución las siguientes obras: proyecto de estabilización del desmonte 4, tramo 5, Puente Genil-Herrera; rectificación de trazado en el apeadero de los Prados; proyecto de abastecimiento de agua potable y riego a distintos parajes y núcleos rurales de la Sierra de Abdalajís, término municipal de Álora, Antequera y Valle de Abdalajís y actuaciones de protección de taludes y mejora de infraestructuras.

En el año 2010 se ha comenzado la ejecución de las obras del proyecto de reforma integral de la estación de Villanueva de Córdoba e instalaciones complementarias.



Como obras y proyectos concluidos, destacan: acondicionamiento de la urbanización y actuaciones varias en el edificio de la estación de Puente Genil de la línea de alta velocidad Córdoba-Málaga, obra recepcionada el 3 de diciembre de 2010, e incremento de sección del túnel de cercanías y urbanización en calle Cuarteles, obra recepcionada el 21 de diciembre de 2010.

b) Antequera-Granada

Adjudicadas las obras en espera de las expropiaciones en el nudo de Bobadilla fase II, que hacen un total de 6 km. Comenzadas las obras en

los siguientes tramos: nudo de Bobadilla fase I, Antequera-Peña de los Enamorados, Peña de los Enamorados-Archidona, Archidona-Arroyo de la Negra, Arroyo de la Negra-Arroyo de la Viñuela, Arroyo de la Viñuela-Quejigares, Tocón-Valderrubio y Pinos Puente-Granada. Hacen un total de 64,9 km. Y en licitación del tramo nudo de Bobadilla-Antequera, estando prevista su adjudicación para el primer trimestre de 2011, que hace un total de 10,5 km.

Se encuentra concluida la plataforma en el tramo de Valderrubio-Pinos Puente, obra recepcionada el 4 de agosto de 2010.



c) Madrid-Extremadura

Tramo Talayuela-Cáceres

Comenzadas las obras en los siguientes subtramos: Grimaldo-Casas de Millán, Casas de Millán-Cañaveral, Garrovillas-Casar de Cáceres y Casar de Cáceres-Cáceres. Adjudicadas las obras en espera de las expropiaciones en el subtramo de embalse de Alcántara-Garrovillas, que hace un total de 33,8 km. En licitación los siguientes subtramos: Talayuela-Arroyo de Santa María, Navalморal de la Mata-Casatejada y Cañaveral-Embalse de Alcántara. Hacen un total de 25,6 km, estando previsto adjudicarlos en el primer cuatrimestre de 2011.

Tramo Cáceres-Badajoz

Comenzadas las obras en el tramo Mérida-Badajoz, subtramos Montijo-Badajoz y Mérida-Montijo y

tramo Cáceres-Mérida, subtramos Cáceres-Aldea del Cano y Aldea del Cano-Mérida. Hacen un total de 76,7 km.

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.

e) Otras actuaciones

En cuanto a señalización, para la puesta en servicio del sistema ERTMS Nivel 2 se han concluido las pruebas internas de obras y elaborado los escenarios para pruebas complementarias de validación tren-vía. Comienzo de pruebas complementarias el 9 de febrero de 2011.



Línea de alta velocidad Madrid-Levante

a) Madrid-Cuenca-Valencia/Albacete

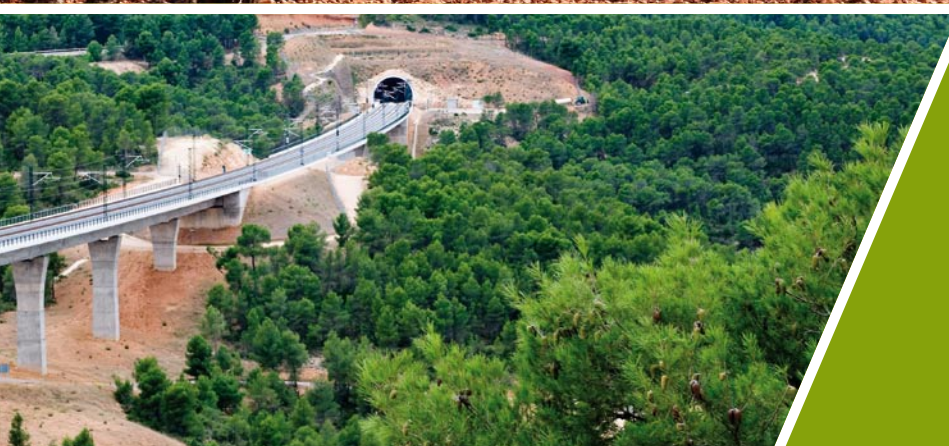
El 19 de diciembre se puso en explotación comercial esta relación ferroviaria, con una longitud total de 438 km, suponiendo una reducción del tiempo de viaje para el trayecto Madrid-Valencia (391 km) de aproximadamente 1 hora y 50 minutos y de 30 minutos para el trayecto Madrid-Albacete.

En relación a vía y suministros, toda la vía quedó perfectamente nivelada y se concluyó la construcción de las bases de montaje de Villarrubia de Santiago, Gabaldón, Requena y Albacete, junto con el montaje

de vía entre Torrejón de Velasco-Cuenca-Albacete/Valencia, incluyendo los cambiadores de ancho en Albacete y Valencia.

En lo referente a las instalaciones del control de tráfico, se ha finalizado la construcción y puesta en servicio de los tramos Torrejón de Velasco-Motilla del Palancar-Valencia y Motilla del Palancar-Albacete, incluyendo edificios técnicos y casetas, señalización, ERTMS N1, control de tráfico centralizado, sistemas auxiliares de detección, detectores de caída de objetos y sistemas de suministro de energía en todos los enclavamientos del tramo.

Se ha finalizado la construcción y puesta en servicio de las modificaciones en las instalaciones



de seguridad y comunicaciones en las líneas de ancho convencional por las afecciones de la línea de alta velocidad Madrid-Levante, en los entornos de Albacete y Valencia y actuaciones puntuales en la línea de Aranjuez-Cuenca-Valencia.

Durante 2010 se concluyó la construcción de las siguientes cinco estaciones de alta velocidad: ampliación del complejo ferroviario de Atocha, Cuenca Fernando Zóbel, Requena-Utiel, Valencia Joaquín Sorolla y Albacete Los Llanos.

b) Albacete-Alicante/Murcia

Durante 2010 continuaron de acuerdo a la programación prevista las obras de plataforma del trayecto Albacete-La Encina correspondientes a los tramos Albacete-Variante de Alpera fase I y II, Almansa-Nudo de La Encina fase III y nudo de La Encina con lo que todas las obras de plataforma de este trayecto están en ejecución. En el trayecto La Encina-Alicante, la totalidad de las obras de plataforma concluyeron en 2010, salvo los accesos a Alicante fase II sección norte que se adjudicarán en enero de 2011. En el año 2010 continuaron los trabajos de plataforma en 6 tramos de los 9 que componen la relación ferroviaria Alicante (Monforte

del Cid)-Murcia: Monforte del Cid-Aspe, El Carrús-Elche, Elche-Crevillente, Crevillente-San Isidro, Orihuela-Colada de la Buena Vida y Colada de la Buena Vida-Murcia y se iniciaron otros dos (Aspe-Carrús y San Isidro-Orihuela). El tramo noveno "accesos a Murcia" ya estaba construido.

En cuanto al montaje de vía e instalaciones, durante 2010 se iniciaron las obras de montaje de vía y catenaria correspondientes al trayecto La Encina (Caudete)-Alicante. Por otra parte, en 2010 finalizó la construcción de la base de montaje de Monforte del Cid desde la cual se regulará el montaje de vía desde La Encina a Alicante y Murcia. También se han ejecutado las obras de reposición de la vía convencional entre Albacete y la variante de Alpera y han sido redactados los proyectos de cambio de ancho entre Albacete y Almansa. Asimismo, está en redacción el proyecto de montaje de vía entre Almansa y Caudete.

c) Nudo de La Encina-Xàtiva-Valencia

En el año 2010 continuaron los trabajos de plataforma y vía del nuevo trazado de red convencional de los tramos del nudo de La Encina-Mogente y Mogente-Alcudia de Crespins de acuerdo



a la programación establecida y se concluyeron los trabajos de montaje de vía y sus correspondientes aparatos (desvíos y aparatos de dilatación) en el trayecto Xátiva-Valencia (Almussafes).

Como resumen el grado de ejecución de la red de alta velocidad al final del año 2010 se refleja en los cuadros siguientes:

Tabla 25: Resumen del grado de ejecución de la red de alta velocidad en 2010

En servicio	Longitud (km)
Madrid-Sevilla	477
Madrid-Barcelona Sants	667
Córdoba-Málaga	155
Zaragoza-Huesca	79
Madrid-Valladolid	201
Madrid-Toledo	21
Madrid-Valencia/Albacete	438
Conexión Los Gavilanes	6
Total	2.044

En desarrollo	Longitud (km)
Barcelona-Frontera Francesa	131
Madrid-Badajoz-Frontera Portuguesa	258
Eje transversal de Andalucía: Antequera-Granada	126
Eje Mediterráneo: Castellón-Valencia-Xátiva-Alicante-Murcia-Almería	701
Bilbao-Vitoria-San Sebastián	177
Madrid-Galicia	459
Valladolid-Burgos-Vitoria	235
Venta de Baños-Palencia-León-Asturias	279
Otros	85
Total	2.451





4.2. Red convencional

La Dirección de Red Convencional tiene como tarea básica, la construcción y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria propiedad del Estado gestionada por Adif, en base al contrato programa 2007-2010 entre la Administración General del Estado y Adif. 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 nuestros clientes el mayor grado de seguridad, fiabilidad y disponibilidad de las mismas.

Como actividades más significativas caben destacar: la auscultación de vía en más de 38.000 km, 16.000 km de geometría de vía y 22.000 km de ultrasónicas de carril; 27 inspecciones específicas integrales en túneles y otras 450 en puentes, realizando sobre éstos últimos 21 pruebas de carga; las inspecciones realizadas a terraplenes y trincheras han cubierto 50.118 m²; auscultación geométrica de 8.296 km de catenaria; control de calidad de las 25 canteras suministradoras de balasto, mediante la realización de 310 ensayos en 2010; regeneración de 415

aparatos de vía; así como labores de soldadura al arco eléctrico para la adecuada nivelación y alineación de la vía; y amolado de 537 km de carril y desherbado 24.394 km de vía con tren herbicida. En limpieza de malezas y prevención de incendios se han tratado un total de 7.446 km de vía, lo que supone 90,6 millones de m² de tratamiento en ambos márgenes del trazado ferroviario y una anchura media de 6,08 m a cada lado de la vía, lo que representa el tratamiento del 63% del total de la red convencional. En relación a esta actividad en noviembre se falló en Madrid el premio Batefuegos de Oro 2010 que otorga la asociación para la Promoción de Actividades Socioculturales (APAS). Este año, el principal premio recayó en Adif por la labor realizada en los últimos años en prevención de incendios.

En el área de las telecomunicaciones, se adjudicaron los contratos de servicios de comunicaciones fijas y móviles, a Telefónica y Vodafone respectivamente, con ahorros superiores al 50% gracias a un rediseño de estos servicios que los hacen más sólidos y versátiles, lo que permite una mejora en el uso de la propia red

de comunicaciones. También como actividad relevante ha finalizado la instalación del sistema de radiocomunicación tren-tierra en el trayecto Vic-Ripoll- Puigcerda, necesario para permitir establecer una comunicación segura y fiable entre el maquinista y el puesto de mando, y poder habilitar el telemando de dicho tramo desde el puesto de mando de Barcelona Término, donde se han instalado 54 puestos fijos.

En el ámbito de la seguridad ferroviaria, se suprimieron 91 pasos a nivel y se finalizó la instalación del sistema GSM-R en las cercanías de Bilbao y Santander, dando cobertura con este sistema a 80 km en Santander y 85 km en Bilbao.

En cuanto a la seguridad en la circulación, el índice de accidentalidad (frecuencia de accidentes imputables a red convencional/millones de kilómetros recorridos) se ha situado en 0,06 frente al 0,09 alcanzado en 2009 en accidentes de trenes, y en 0,19 frente al 0,21 obtenido en 2009 en accidentes de maniobras. El Plan de Accidentalidad Cero supuso impartir 53.316 horas de formación a la organización de red convencional, un 41,32% más que el objetivo marcado para este año. Además se impartieron 57.230 horas de formación en otros aspectos relacionados con la seguridad en la circulación, con lo que se superó en 3,07% el cumplimiento de los objetivos debido a la necesidad de incrementar las habilitaciones y reciclajes para encargados de trabajo.

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

- En la Delegación Centro se ha procedido a la renovación integral de la cabecera norte de la estación de Chamartín, al aumento de la fiabilidad de catenaria con sustitución de hilo de contacto en el trayecto Espinosa.

- Matillas de la L/Madrid-Barcelona, y la finalización de la obra de construcción de pasos inferiores en las estaciones de Zarzalejo y Las Navas del Marqués.

- En la Delegación Noroeste es destacable la inauguración del nuevo telemando de energía en León y la renovación de la vía del trayecto Caminreal - Ferreruela.
- Delegación Este, en esta delegación entra en servicio el bloqueo automático banalizado (BAB) en el trayecto Aranjuez-Alcázar de San Juan; se sustituye el hilo de contacto de catenaria en los trayectos: Aranjuez-Seseña (vía I), Nules-Villarreal (vías I y II) y Alfafar-Catarroja; también cabe destacar la protección de las infraestructuras ante inundaciones en la línea Chinchilla-Cartagena y la consolidación de trincheras en Moixent y Oropesa.
- Dentro del territorio de la Delegación Sur cabe señalar la renovación de vía y aparatos de vía entre Zafra y Fregenal de la Sierra y la terminación de las obras de renovación de la línea Bobadilla Algeciras, tramos Ronda Cortes y Cortes San Pablo.
- Respecto a la Delegación Norte se rehabilita la línea aérea de contacto entre Olite-Tafalla y en el trayecto Puente de San Miguel - Las Fraguas.
- En la Delegación Noreste y durante 2010 se procede, a la instalación de un puesto central de emergencia al CTC de Barcelona, así como la instalación del tercer carril que representa la primera puesta en servicio de esta tecnología en vía doble y con alta densidad de tráfico, un hito esperado durante muchos años, que permite el tráfico de mercancías internacional sin cambio de ejes desde el puerto de Barcelona al resto de Europa.



En otro tipo de actividades cabe destacar en lo referente a los sistemas de participación, que se han presentado 24 trabajos al V Concurso de Participación para la innovación y excelencia en la gestión, 13 de ellos han llegado a la final de un total de 20 finalistas del concurso.

Por último y para finalizar, resaltar el esfuerzo realizado durante el año 2010 para conjugar dos aspectos claves en la gestión: la actuación ante imprevistos, por las graves inundaciones acaecidas en Andalucía durante el invierno y verano del 2010, y la eficiencia con el escenario de ajuste presupuestario, debido a la crisis económica que se plasmó en Adif en una reducción presupuestaria a la que se ha tenido que hacer frente desde la mitad del año.

4.3. Circulación

La función de 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. En 2010 se ha adjudicado capacidad a 1.732.641 trenes.
- 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. En 2010 se ha administrado la circulación de 1.802.609 trenes.

Gestión de estaciones

Otro proceso operativo de circulación lo constituye la gestión de 591 estaciones de Adif, en las que efectúan parada los trenes de viajeros, garantizando la prestación de un catálogo de servicios y unas condiciones de accesibilidad adecuadas a la actividad comercial de la estación, para lo cual se ha definido un modelo integral de gestión de estas instalaciones. En 2010 han transitado por estas estaciones más de 8.000.000 de viajeros. Sobre las mismas se ha desarrollando un plan de modernización que ha permitido planificar y 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.

Tráfico gestionado

En el año 2010 se han gestionado 186,7 millones de km-tren, asegurando los niveles de calidad de servicio y de seguridad en la circulación comprometidos tanto en objetivos como en el contrato programa. En cuanto a distribución por tipo de red, en la red de alta velocidad se han gestionado 37,5 millones de km-tren (20,1 % del total), lo que supone un incremento del 0,52% sobre el año anterior y en la red convencional se han gestionado 149,2 millones de km-tren (79,9 % del total), lo que supone una disminución del 1,07% sobre el año anterior. De este tráfico hay que destacar:

- Una disminución del 0,76 % sobre el global del año anterior, debido principalmente a la reducción del tráfico de viajeros de Renfe Operadora en red convencional, pasando a 121,6 millones de km-tren (reducción de un 1,95%)

- Por otro lado el conjunto de empresas ferroviarias privadas de mercancías (Acciona, Continental, Comsa, Tracción Rail, EWS y Logitrén), ha generado un tráfico de 2,1 millones de km-tren (1,12% sobre el total), duplicando el tráfico sobre el año anterior.

Escenario de gestión

El 89% del tráfico global en la red se ha gestionado mediante CTC (control de tráfico centralizado) usando sistemas de bloqueo automatizados (BA, BLA, BCA, BSL). Sólo el 3,8% del tráfico se ha realizado al amparo de bloqueos telefónicos. La gestión del tráfico en 2010 se vio condicionada por:

- Meteorología. Fuerte afectación al tráfico en los meses de enero, febrero, marzo, junio y diciembre tanto en la red de alta velocidad como en la red convencional por temporales de nieve, lluvias o viento.
- Incidencias. Se han gestionado una media de 115 incidencias/día con afectación al tráfico (92 en red convencional y 23 en red de alta velocidad). En relación con el año 2009 (90 incidencias/día), se ha producido un incremento global en el número de incidencias medias por día del 27,8%, que por redes supone un incremento del 187% (de 8 a 23) en alta velocidad y del 12% (de 82 a 92) en la convencional.
- Accidentes. El más relevante fue debido al alcance y colisión de dos trenes de mercancías con resultado de una víctima mortal y que produjo la interrupción del tráfico ferroviario entre Arévalo y Ataques entre el 26 y el 28 de marzo. Se estableció un plan alternativo de transporte que incluyó el transbordo y desvío de 52 trenes de larga distancia, media distancia y mercancías.

- Conflictividad laboral. Durante 2010 se convocaron distintos paros laborales que tuvieron desigual repercusión en la circulación.
- Incendios. En relación al “Plan de Prevención de Incendios en la Vía y en sus Proximidades 2010” se han registrado, considerando todas las tipologías, un total de 540 incendios frente a los 610 producidos en 2009, lo que supone una reducción del 11,5%. Destacar en el mes de septiembre el incendio forestal que afectó a la línea Xàtiva-Ontinyet-Alcoy y que produjo la suspensión del servicio entre Ontinyent y Alcoy y el establecimiento de un plan alternativo de transporte para los trenes de media distancia.
- Limitaciones temporales de velocidad. El número medio de limitaciones de velocidad que afectaron al tráfico diariamente a lo largo de 2010, fue de 612 (un 3% más que en 2009) con una repercusión media sobre 1.024 km de línea. El impacto sobre el tiempo de viaje de los trenes fue de 766 minutos por día (incremento de un 4% sobre el ejercicio anterior).
- Definición de los modelos de explotación de los servicios de viajeros y tráfico de mercancías a través de la línea de alta velocidad Barcelona-Figueras-Perpiñán, que también entró en servicio en el mes de diciembre compaginando la circulación de los trenes por tramos de ancho UIC y tramos de ancho mixto (Ibérico - UIC).
- Estudios para acometer el proceso de transferencia a la Generalitat de Cataluña de la capacidad vinculada a la prestación de los servicios de Cercanías de Barcelona, en virtud del acuerdo firmado entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat y Adif de fecha 18 de febrero de 2010.
- Desarrollo del Plan Estratégico de Circulación 2010-2015 soportado por un nuevo mapa de procesos y un cuadro de mando integrado de indicadores operativos, de soporte y estratégicos.
- Diseño e implantación de nuevas soluciones informáticas, tales como la plataforma CMH24BI (Cuadro de Mando Bussines Intelligence para el H24) o la integración de sistemas existentes en la nueva plataforma ICECOF.

Hitos destacables del año 2010

- Desarrollo de los estudios de planificación de capacidad de la línea de alta velocidad de Madrid-Levante cuyo inicio de explotación se produjo en el mes de diciembre. En ellos destaca la reordenación de los estacionamientos de trenes en la estación de Madrid Puerta de Atocha para garantizar servicios cadenciados con frecuencia mínima de una hora y la organización de la nueva estación de Valencia Joaquín Sorolla.
- Han continuado los trabajos del comité multidisciplinar del proyecto de tramificación común, incluyendo la puesta en marcha la primera fase del repositorio informático.
- La implantación de medidas de fomento del transporte de mercancías por ferrocarril ha tenido un doble enfoque, por un lado el incremento de un 6% en la longitud media real de los trenes de mercancías con referencia al año 2008. Y por otro, los kilómetros de línea de la red convencional sobre los que se permite el aumento de las longitudes básicas de los trenes, ascendiendo a finales de 2010 a 6.469 km.

Desarrollo y mejoras en la red gestionada

En la alta velocidad destaca la puesta en explotación de la línea Madrid-Levante y de la relación con ancho UIC entre Barcelona-Figueres y Perpiñán a través de la conexión fronteriza de TP Ferro. En la red convencional es destacable el incremento del control de tráfico centralizado (C.T.C.) en 166 km, el descenso del bloqueo telefónico en 50 km, así como un aumento del bloqueo automático en 71 km y de la banalización en 127 km de línea.

Entre las mejoras en la red gestionada, destacan, en el mes de marzo la conclusión de las obras de remodelación integral de la estación de Málaga Centro Alameda, entrando en servicio en toda su longitud el túnel ferroviario urbano de Málaga. Entre marzo y junio la interrupción de la circulación entre Arc de Triomf y Sant Andreu Arenal para acometer los trabajos de construcción de la nueva estación de cercanías de Sagrera-Meridiana. En abril la conclusión de los trabajos de mejora integral de la línea Ronda-Algeciras, reanudándose el tráfico ferroviario entre Bobadilla y Algeciras. Entre abril y agosto la interrupción de la circulación en el tramo Madrid Chamartín-Fuencarral-O'Donnell para la

realización de las obras del futuro acceso ferroviario a la T4 del aeropuerto de Barajas. Desde el mes de junio, por obras entre las estaciones de Xàtiva y Moixent, se realiza un plan alternativo de transportes por carretera que afecta a los trenes de cercanías de la línea C2 del núcleo de Valencia. Y por último en el mes de julio, la entrada en servicio del primero de los dos túneles previstos en el núcleo urbano de Montmeló, obra enmarcada en el soterramiento previsto tanto de la línea de ancho convencional como la de alta velocidad a Figueres a su paso por esta localidad.

Nuevos servicios

En mes de junio la nueva empresa ferroviaria privada de mercancías Logitrén comenzó su actividad comercial de transporte entre Valencia Fuente San Luis y Zaragoza Plaza.

Además de los nuevos servicios de transporte de pasajeros de la línea Madrid/Levante, en diciembre también se produjo el primer servicio de viajeros Barcelona-París utilizando la línea de alta velocidad entre Figueres Vilafant y Perpiñán a través de la infraestructura de TP Ferro. Este servicio se realiza de forma transitoria con transbordo en la nueva





estación de Figueres Vilafant hasta la apertura completa del tramo de alta velocidad Barcelona-Frontera francesa previsto para finales de 2012. En diciembre también entró en servicio el primer servicio de mercancías entre Barcelona Morrot y Lyon en ancho UIC a través de los tramos de ancho mixto y tramos de ancho UIC. De esta forma, los trenes de mercancías por esta conexión no precisan el cambio de ancho de ejes y pueden alcanzar hasta 750 m de longitud.

Calidad de servicio

En cuanto a los niveles de calidad de servicio conseguidos, destaca la implantación de los nuevos criterios de medición de la puntualidad (impuntualidad debida a Adif) en alta velocidad, calculada sobre el total de los servicios ofertados. El mayor grado de exigencia de estos criterios hizo que, salvo en la relación de alta velocidad Madrid-Sevilla y la media distancia en alta velocidad de la línea Madrid-Barcelona, no se alcanzaran las metas previstas aunque todos los objetivos quedasen a menos del 1% del valor deseado. Para la impuntualidad debida a Adif en la

red convencional según los criterios establecidos en el contrato programa Adif-Estado 2007/2010, los trenes de media distancia no alcanzaron su objetivo de puntualidad. Por otra parte y justificado por la ejecución de obras, no se alcanzaron los siguientes objetivos:

- Trenes de cercanías, debido a la incidencia de las obras de construcción de la conexión Barcelona - TP Ferro sobre el núcleo de Barcelona.
- Producto Alaris, motivado por la construcción de la línea de alta velocidad de Levante.

El resto de productos y servicios superaron los retos previstos para 2010 en sus objetivos.

Por último, en relación con el sistema integrado de gestión y prácticas de excelencia, comentar que el Club de Excelencia en Gestión, licenciario y promotor del Modelo EFQM en España, en su acto "Evento Sello 1.000+" reconoció en el mes de septiembre a Circulación de Adif como la única organización que mantiene vigente desde el año 2000 un sello de excelencia y que ha mejorado

progresivamente su nivel de reconocimiento durante estos diez años. Además, en noviembre a través de la evaluación EFQM realizada en Adif, se confirmó que Circulación mantenía su nivel de sello de oro de excelencia empresarial 500+ de la EFQM.

4.4. Estaciones de Viajeros

El eje principal del ejercicio 2010 ha sido la realización de todas las actuaciones que, en materia de estaciones, permitieran la llegada de la alta velocidad a Valencia. En este sentido, se ha realizado la remodelación de la estación de Madrid Puerta de Atocha mediante la ampliación del complejo ferroviario, a fin de incrementar su capacidad para dar respuesta al aumento significativo del flujo de viajeros de la nueva línea.

Asimismo, en el mes de noviembre fueron presentadas las instalaciones de la nueva estación de alta velocidad “Vialia estación de Albacete Los Llanos”, construida bajo el concepto Vialia en el que se conjugan los servicios de explotación ferroviaria con otros usos terciarios y comerciales, convirtiéndose, a su vez, en un foco de dinamización socioeconómica tanto para la ciudad como para su entorno. Por último, se han complementado las nuevas estaciones de Cuenca Fernando Zobel, Requena Utiel y Valencia Joaquín Sorolla, diseñadas con criterios de sostenibilidad, eficiencia energética y medioambiental, con los servicios de venta, información, embarque y los necesarios para satisfacer las necesidades del viajero, estando dotadas de medidas de accesibilidad para personas con movilidad reducida.

Durante el mes de diciembre se pusieron en marcha las instalaciones de la nueva estación de Figueres-Vilafant, que prestará servicio a circulaciones de viajeros de ancho internacional procedentes de la frontera francesa por el norte y de ancho

convencional procedentes de Barcelona y Girona por el sur. Está construida igualmente con criterios de sostenibilidad medioambiental y totalmente adaptada a personas con discapacidad.

En materia de estaciones de cercanías, el pasado 10 de septiembre entraron en funcionamiento las nuevas estaciones de Aeropuerto y Guadalhorce, favoreciendo las conexiones entre ferrocarril y avión en la ciudad de Málaga.

En el capítulo de comercialización, cabe resaltar la licitación de la construcción y explotación del centro Vialia en la estación de Vigo, mediante la creación al efecto de una sociedad participada por Adif. Dicho centro contará con una superficie construida de 122.548 m², de los que 42.000 estarán destinados a uso comercial.

Con fecha 29 de noviembre se ha firmado un acuerdo entre Adif y Comfersa para la cesión a ésta de la explotación de un total de 41 aparcamientos de vehículos en estaciones ferroviarias.

En línea con la política de responsabilidad social de Adif, con fecha 17 de mayo se firma un Convenio con la Fundación CNSE para la supresión de las barreras de comunicación, la implantación del servicio “Dialoga” para la accesibilidad de la información y la comunicación en entornos ferroviarios a las personas con discapacidad auditiva. Este servicio ha sido premiado en la primera edición de los premios otorgados por la Fundación Corresponsables. A su vez, se ha potenciado y mejorado el servicio Atendo para la prestación de servicios de ayuda a viajeros con discapacidad y movilidad reducida, llevado a cabo en colaboración con Renfe Operadora. Todo ello, junto con la labor realizada en materia de accesibilidad en el complejo ferroviario de Atocha, ha motivado que, en la primera edición española de Premios Telefónica Ability Awards, Adif haya sido elegida entre las 48 entidades finalistas con la calificación de Compañía

Ability, premiando la gestión en lograr que el servicio ferroviario sea accesible a todos los ciudadanos.

Dentro del Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética 2009-2014 de Adif, se han realizado diversas actuaciones, tales como la iluminación por energía solar en el aparcamiento de Villarreal (Castellón), la mejora del sistema de iluminación exterior en El Puig (Valencia) y la mejora de la climatización en Sevilla Plaza de Armas y Córdoba.

En materia de calidad se ha extendido a las estaciones de Vilagarcía de Arousa, Zamora y Ponferrada la certificación de calidad y, en materia de gestión ambiental, se ha obtenido la oportuna certificación en las estaciones de Madrid-Chamartín, Zamora y Ponferrada. Con estas nuevas certificaciones, el número de estaciones certificadas en calidad han pasado a ser 32, mientras que en gestión ambiental se sitúa en 25.

En el capítulo de actuaciones de mejora en estaciones de la red, se han realizado obras de remodelación en la estación de Algeciras, mejora del aparcamiento en la de Córdoba, ampliación de 172 plazas de aparcamiento en la estación de Segovia Guiomar y mejora de los accesos a la estación de Ciudad Real, entre otras. Dentro de las inversiones financiadas por el Contrato Programa 2007-2010 se ha llevado a cabo la remodelación de las estaciones de cercanías de Elche Carrús, La Laguna (Madrid) y Málaga Centro Alameda, encontrándose en avanzado estado de ejecución la nueva estación de El Cádiz en el núcleo de cercanías de Sevilla. Asimismo, dentro del plan para la mejora de la red de cercanías en Catalunya, se están llevando a cabo las actuaciones encomendadas de recrecidos de andenes y remodelaciones, orientadas en gran parte a la mejora de la accesibilidad de las instalaciones y su adecuación a las necesidades de la explotación ferroviaria.



En mayo se inaugura el servicio "Dialoga", servicio para la accesibilidad de la información y la comunicación en entornos ferroviarios a las personas con discapacidad auditiva

4.5. Servicios Logísticos

En 2010 se ha implantado la herramienta "GIMA", basada en una aplicación informática para el control de todos los medios auxiliares (grúas, locomotoras de maniobras y locotractores) de la que dispone Servicios Logísticos para la prestación de servicios en todas las instalaciones logísticas. Este sistema permite optimizar el uso global de estos recursos, unificando los criterios y programas de mantenimiento y obteniendo el control de costes asociados a cada medio.

En marzo de 2010 se publicó el "Procedimiento operativo de asignación de espacios y uso de instalaciones y medios a las empresas ferroviarias y candidatas titulares de material rodante, para la autoprestación de servicios complementarios y auxiliares en la red ferroviaria de interés general y en las áreas de las zonas de servicio administradas por Adif". Con este procedimiento, inicialmente, se pone a disposición de las empresas ferroviarias 29 instalaciones que se pueden gestionar en régimen de autoprestación y que pueden ser ampliadas hasta 55 instalaciones a partir de enero de 2011.

Dentro del Plan Extraordinario de Infraestructuras (PEI) del Ministerio de Fomento de colaboración público-privada, en octubre de 2010 se licitó la selección de socio/s para que, junto con Adif, constituyan una sociedad con objeto de diseñar, construir y gestionar la explotación del centro logístico de Aranjuez, en suelo cedido por Adif.

Como participación en el Plan Estratégico para el impulso del transporte de mercancías en España, durante este año, se han firmado acuerdos con APPA (Agencia Pública de Puertos de Andalucía), con ANL (Agencia Navarra de la Logística) y con CYLOG (de la Comunidad de Castilla y León), con el fin de estudiar la viabilidad logística y económica de los centros logísticos que forman parte del "mapa de infraestructuras nodales".

También se ha producido la adaptación de las instalaciones del complejo ferroviario de Barcelona (Morrot, Can Tunis Puerto) para la recepción, expedición y tratamiento de trenes de ancho mixto (UIC e ibérico), iniciando su explotación comercial el 22 de diciembre de 2010 con tráficos por ancho UIC entre Barcelona y Lyon y Barcelona y Milán, sin necesidad de trasbordo en la frontera.

Para posibilitar el tratamiento de trenes de hasta 750 metros, en 2010 se han realizado los proyectos para la prolongación de vías a 750 metros en los centros logísticos de Valencia Fuente San Luis, Córdoba El Higuerón y Jándiz.

Durante este ejercicio se han acometido diferentes inversiones para mejorar las instalaciones de Zaragoza Plaza, El Salobral, Madrid Abruñigal, Córdoba, Can Tunis, Jándiz, Bilbao, Tarragona Mercancías y Constantí.

4.6. Patrimonio y Urbanismo

Respecto a las operaciones de integración urbanístico-ferroviarias, derivadas del desarrollo de las redes arteriales ferroviarias de la alta velocidad, se han suscrito los acuerdos marco para las nuevas actuaciones en las ciudades de Almería, Santander/Camargo y Vitoria habiéndose constituido sendas sociedades en Almería y Vitoria. También se han desarrollado los acuerdos marco preexistentes en las ciudades de Palencia, Murcia y Cartagena, para la financiación y redacción de estudios y proyectos. En cuanto a actuaciones en otras ciudades con sociedades se han aprobado definitivamente los instrumentos urbanísticos necesarios, en: León y San Andrés del Rabanedo (Plan Regional de Ámbito Territorial), Valladolid (modificación PGOU), Murcia (Plan Especial), Barcelona (diverso planeamiento de gestión); estando el planeamiento que afecta a suelos ferroviarios en fase de tramitación



en Cartagena (Modificación PGM0) y Murcia (Proyectos de Urbanización y Reparcelación).

En cuanto a la gestión de suelos, se enajenaron dos parcelas en Portillo (Zaragoza). Asimismo, se han transmitido 15.937 m² de suelo a la sociedad Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. en el ámbito de Zaragoza-Delicias. En Madrid, se sometió a información pública la última redacción del Plan Especial Recoletos Prado, que admite todas y cada una de las alegaciones formuladas en su día por Adif. También se formularon alegaciones al documento de Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03 "Prolongación Castellana".

En el capítulo de establecimiento de acuerdos con otras administraciones se han formalizado convenios urbanístico-ferroviarios en Algeciras, Camarles, Navarra, Huelva, Lugo, Málaga, Montmeló (adenda), Puerto Real, Donostia-San Sebastián, Segovia, Seva, Toledo y Venta de Baños. Por otro lado, se ha participado en el inicio de la negociación de convenios urbanísticos en las ciudades de Alicante, Albaida, Casariche, Cuenca,

Gandía, Irún, Manuel, Molina de Segura, Orihuela, Ourense, Jaén y Sagunto.

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. 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 correspondientes a los municipios de Alicante, Cádiz, Cartagena, Coruña, Gijón, Jaén, Pontevedra, Santander, Coslada (Madrid), San Fernando (Cádiz),

así como a planeamientos de desarrollo en Madrid (APR. 08.03 "Prolongación de la Castellana"), Montmeló y El Prat de Llobregat (Barcelona). También a Planes supramunicipales, tales como las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) de Galicia y el Plan de Ordenación Territorial de Castilla-La Mancha (POT).

Fruto de la gestión urbanística de los suelos ferroviarios incluidos en los distintos planeamientos, se ha obtenido el cambio de uso de los mismos para un total de 929.997 m² de suelo, obteniéndose un total de 664.547 m² de techo de usos lucrativos.

Por otra parte y dentro de la actividad de gestión del inventario de bienes inmuebles de Adif, se ha continuado el proceso de elaboración del Inventario de las nuevas líneas de alta velocidad de Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Madrid-Valladolid y Córdoba-Málaga. También se ha incorporado al inventario la información relativa a edificios en 37 recintos ferroviarios de las CC.AA. de País Vasco, Madrid, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Aragón, Cataluña, Andalucía y Murcia. En lo que respecta al programa anual de mantenimiento, se han actualizado un total de 520 unidades de inventario, de las cuales 324 corresponden a recintos ferroviarios situados en ciudades.

En relación a los expedientes de fijación de la línea límite de edificación en zonas urbanas concretas, cuyas facultades fueron objeto de delegación a favor del presidente de Adif por Orden FOM 2893/2005, de 14 de septiembre, en el año 2010 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 en 2010 han ascendido a 198, de los que en dicho año se han resuelto 54; habiéndose autorizado la reducción solicitada en 44 expedientes, inadmitido a trámite

en 3, desestimado en 3, aceptado el desistimiento de los interesados en 1 caso y declarándose la caducidad del procedimiento en 3 casos.

Igualmente, en relación con las solicitudes de reversión de terrenos expropiados en su día, cuya tramitación y resolución es competencia del Ministerio de Fomento, y en los que Adif debe emitir los informes preceptivos establecidos por la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en 2010 los expedientes administrativos incoados en los que Adif ha intervenido e informado al indicado Ministerio, han ascendido a 247, en los que se han emitido 61 informes positivos y 21 informes negativos, habiéndose concluido con la firma las oportunas actas de entrega del bien revertido en 9 expedientes.

Asimismo, dentro del proceso de regularización registral de los terrenos incluidos en el inventario de bienes inmuebles de Adif, en 2010 se han elaborado, para su presentación en los registros de la propiedad competentes, 21 certificaciones administrativas de dominio obteniendo la inmatriculación o la inscripción registral de las parcelas y fincas registrales a las que se hace mención en dichas certificaciones.

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



archivada. En la base de datos espacial, asociada al Sistema de Información Geográfica (SIG) integrado en la aplicación Tigris, se han cargado 279 recintos de inventario con sus correspondientes parcelas y atributos asociados.

La Dirección de Urbanismo y Actuaciones Administrativas en 2010 ha tenido como referente, además de las actividades patrimoniales para la producción de suelos o aprovechamientos, la desafectación de 519.188,26 m² de suelo y de 21.773 m² de aprovechamientos urbanísticos.

La gestión patrimonial en 2010 ha tenido como referente la desafectación del dominio público ferroviario de 129 inmuebles con una superficie total de 920.419 m² para su patrimonialización. Actualmente estamos adheridos a 150 juntas de compensación con una superficie aportada de 5.688.526 m².

Como novedad en el presente ejercicio, la enajenación de bienes propios por organismo públicos, exige su previa comunicación a la Dirección General del Patrimonio del Estado y debe formularse con carácter previo a la adopción

de compromisos con terceros. Dicha Dirección procederá a su análisis, a efectos de determinar la conveniencia de la incorporación del bien correspondiente al patrimonio de la Administración General del Estado. Transcurridos dos meses sin que se hubiera recibido de dicha Dirección General comunicación alguna al respecto, el organismo podrá proceder a la enajenación propuesta, que una vez formalizada, se notificará a efectos de su constancia en el Inventario General de Bienes y Derechos del Estado. Con el objetivo de cumplir lo dispuesto en el artículo 100 del Real Decreto 1373/2009, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, resumido en el párrafo anterior y principalmente en lo referente al cumplimiento del plazo de los 2 meses, se ha procedido a comunicar a la Dirección General del Patrimonio del Estado todos los bienes Patrimoniales de Adif.

Referente a arrendamientos, durante 2010 se han tramitado 758 expedientes habiéndose suscrito 536 contratos. Entre los nuevos contratos, destacar los 7 contratos de interés social suscritos por Adif. La aportación de la entidad a los distintos usos

sociales de estos arrendamientos se cuantifica como la diferencia existente entre la renta contractualmente acordada y la renta de mercado de los inmuebles arrendados, que ha sido reducida en atención al interés social de los mismos. Entre estos e integrados dentro del apartado de RSC, se encuentran las 3 cesiones de inmuebles en régimen de alquiler a administraciones públicas, como son la escuela - taller de Villacañas, el centro de iniciativas empresariales de Monforte de Lemos y el centro de usos sociales y deportivos de la estación de Cretas.

En cuanto a la gestión de las casi 6.000 viviendas, conforme el Plan Estratégico 2008-2011, ha culminado con la consecución de los hitos planificados, demoliéndose 32 viviendas ruinosas y saneando física y jurídicamente 199, lo que ha permitido su inclusión, o bien se está ultimando el proceso, en el catastro y en el registro de la propiedad.

Por otra parte, en el Plan de gestión patrimonial para el saneamiento físico jurídico de las líneas cerradas o de construcción abandonada, en este año, se han inventariado un total de 1.034 km, catastrado 559 km, realizándose los trámites para su incorporación en el registro de la propiedad.

En el apartado de Vías Verdes, durante 2010 se ha trabajado en el desarrollo de nuevos convenios. Tres de ellos finalmente se firmaron en 2011: Eresma, en sus dos tramos, término municipal de Segovia, 5,1 km y el resto hasta el término municipal de Olmedo, con 52,2 km y la Senda del Litoral, 0,3 km y que, en el año 2011, se unirán a la red nacional de Vías Verdes.

En otro orden, todos los procesos de Patrimonio y Urbanismo 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.

4.7. Telecomunicaciones y Energía

En 2010, en materia de gestión de la calidad y el medioambiente, la Dirección de Telecomunicaciones y Energía ha alcanzado los siguientes hitos:

- Ampliación de la certificación ISO 9001/2000 que tenía desde 2008 para dos procesos concretos a todos los procesos de las áreas de Telecomunicaciones y Energía, consiguiendo así la certificación ISO 9001/2008.
- Asimismo, en octubre de 2010 se han obtenido 338 puntos en la evaluación EFQM, incrementando en 52 puntos la puntuación obtenida en mayo 2008.
- En el área de seguridad y salud se ha conseguido la certificación conforme al estándar OHSAS 18000 en diciembre de 2010.

Energía

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

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

- Mercado. En el primer trimestre del año 2010, se inicia el concurso para la energía telemedida del año 2012, resultando adjudicados 17 de los 20 lotes a finales de año. El anticipar la contratación, nos sitúa en condiciones de poder aprovechar precios favorables en el mercado OMIP o de futuros.

◦ Telemida. Durante 2010 se ha avanzado en la telegestión de la medida del consumo de energía eléctrica, alcanzándose las siguientes cifras:

- 676 subestaciones de tracción y centros de transformación.
- 920 contadores telemididos (PdM).
- 97% validación media de las curvas de datos medidos según criterio de las compañías eléctricas.
- Facturación. Se han definido los modos y métricas de la facturación de energía eléctrica de tracción para el marco general tarifario.
- Participación en grupos de trabajo de CENELEC para el desarrollo de la norma EN50463 para el establecimiento del modelo de datos y protocolo

de comunicaciones para la medida embarcada de energía y la facturación a operadores ferroviarios.

Las actuaciones más relevantes del año 2010, en el área de combustibles, han sido:

- Construcción de nuevas instalaciones de combustible, por sustitución de las antiguas, en: Cartagena, Sevilla, Abroñigal y A Coruña.
- Desmantelamiento de las instalaciones de: Cartagena, Sevilla y A Coruña.
- Instalación del equipo de telegestión en la instalación de Ourense, en fase de pruebas.
- Acuerdo para la prestación del “servicio integral de combustibles en instalaciones de Adif” con la Dirección de Servicios Logísticos.



- Convocatoria, adjudicación y puesta en marcha del procedimiento para la digitalización de los documentos de acompañamiento.

Telecomunicaciones

En 2010 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 las siguientes:

- Establecimiento de una nueva política comercial destinada a responder de forma dinámica a la evolución del mercado de fibra óptica oscura 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 nueva política comercial mencionada previamente, de los correspondientes contratos con BT.
- Creación de un nuevo producto de cable dedicado de 2 fibras ópticas para potenciar la contratación del mencionado producto.
- 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 de la telefonía móvil en la línea de alta velocidad Madrid Albacete y Madrid Valencia para la disponibilidad de la misma antes de la inauguración de la línea.
- Instalación de un segundo cable troncal entre Moreda y Granada con una longitud aproximada de 70 km.

- Traslado del parque de telecomunicaciones de Burgos a la nueva ubicación en la estación de Villafra.

4.8. Actividades de I+D+i y eficiencia energética

I+D+i

En el marco de la mejora continua del desempeño de Adif 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, que está certificado conforme a la norma UNE EN 166.002 y a la norma ISO 9001:2008, 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.)
- RAMS y coste: 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 en que se ha avanzado 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.
- Proyecto de innovación para la interoperabilidad ferroviaria denominado "Unichanger". Este proyecto pretende la definición de un estándar común en la infraestructura para la implantación de un cambiador de ancho unificado y homogéneo a nivel europeo, impulsando la interoperabilidad y mejorando la competitividad del transporte de mercancías.

Se está constituyendo un nuevo centro de innovación tecnológica, concebido como un espacio de innovación abierta, multidisciplinar y con presencia estable de grupos de investigación y empresas de vanguardia tecnológica. Ubicado en el Parque Tecnológico de Andalucía en Campanillas, Málaga, el Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTF) en una primera fase contará con dos laboratorios especializados, uno de ellos dedicado a las tecnologías de comunicaciones GSM-R y RBC-Tren y al desarrollo de ingeniería de datos ERTMS 2; y un segundo laboratorio de tecnologías de información y la comunicación (TIC), dedicado a sistemas inteligentes de transporte y a la evolución del sistema Da Vinci. Además, en el centro se establecerán departamentos especializados de formación y vigilancia tecnológica para el desarrollo de proyectos nacionales e internacionales, propios de Adif, en cooperación o destinados a terceros.

El CTF pretende ser un centro de excelencia mundial en materia de innovación ferroviaria, gracias a la futura construcción de un anillo ferroviario de pruebas y experimentación que será una referencia a nivel europeo y mundial, al mismo tiempo que servirá de instalación complementaria al propio centro y dará respuesta a la demanda del sector de fabricación de material rodante, ofreciendo una instalación avanzada para la realización de procesos de homologación y certificación de innovaciones en dinámica ferroviaria, tracción y frenado de nuevas

generaciones de trenes, telecomunicaciones, desarrollo de ERTMS y sistemas de señalización, catenaria polivalente, infraestructura de vía y nuevas tecnologías en energías renovables y eficiencia energética.

La difusión y transferencia de las actividades propias del CTF se complementarán con la coordinación de las diferentes infraestructuras ferroviarias dedicadas en España a la I+D+i en centros como el Laboratorio de Dinámica Ferroviaria; el Centro de Ensayos y Validación; Laboratorio de Sistemas de Energía; el Instituto de Magnetismo Aplicado; el Centro de Validación de Tecnologías Ferroviarias; el Centro de Tecnología de Vía de Valladolid y, finalmente, los trenes laboratorio de Adif.

Eficiencia energética

En línea con la consideración de la eficiencia energética como una de las áreas prioritarias de la I+D+i de Adif, el compromiso de la entidad en este ámbito se materializó en 2008 en la creación de la función de eficiencia energética enmarcada dentro de la Dirección General de Explotación de la Infraestructura.

Esta actuación, recogida entre las iniciativas clave para el desarrollo del Plan Estratégico, se instrumenta en primer lugar con la elaboración del Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética de Adif 2009-2014, que actúa sobre tres grandes ejes: medidas de gestión, medidas técnicas e implantación de sistemas de generación de energía de origen renovable. El plan es aprobado por el Comité de Dirección en marzo de 2009 y además de tomar en consideración la normativa de aplicación correspondiente a las distintas administraciones, establece objetivos cualitativos, identifica las líneas de actuación clave para alcanzarlos, detalla un catálogo de medidas de referencia y cuantifica los resultados previstos para cada año de su período de vigencia.

El Plan Director se concreta en planes anuales de implantación que han dado lugar entre 2009 y 2010 a 138 medidas técnicas de ahorro-eficiencia energética y de uso de energías renovables que afectan a 107 instalaciones (68 estaciones, 24 instalaciones logísticas, 15 oficinas u otras instalaciones). Actuaciones que conjuntamente con las medidas de gestión (racionalización del uso de la climatización e iluminación, apagado de ordenadores y periféricos, etc.) han repercutido en ahorros energéticos, con el consiguiente ahorro económico, y han contribuido a reducir las emisiones de CO2 liberadas a la atmósfera.

Se han desarrollado además actividades de diversa índole, entre las que destacan las acciones de comunicación en distintos foros trasladando la contribución de Adif al desarrollo sostenible, la coordinación del proyecto de eficiencia energética en 330 edificios de la Administración General del Estado y la elaboración del procedimiento para la implantación de sistemas de generación de energía de origen renovable aprobado por el Comité de Dirección en marzo de 2010.

4.9. Seguridad

La seguridad, en todas sus facetas, constituye el eje fundamental de las políticas, los planes y actuaciones de Adif. La gestión y resultados en este ámbito se recogen en el Volumen 4 del Informe de Sostenibilidad: Memoria Social. Para más información, puede consultar la memoria de Seguridad, disponible en www.adif.es

4.10. Calidad

Sistemas de gestión de calidad

Siguiendo con el proceso de mejora continua, durante 2010 se actualizó el Plan Estratégico de Calidad y Medio Ambiente de Adif (PECYMA) en su revisión

IV, actualizando los objetivos e indicadores para el seguimiento de las líneas estratégicas definidas y controlar el avance en todas las áreas de actividad de la organización.

Adif con el objetivo de aunar sus sistemas de gestión ha tomado como referencia las normas ISO 9001 y, para ello impulsa dos procesos simultáneos. Uno con un enfoque ascendente, en el que las diferentes áreas de actividad gestionan sus procesos de forma independiente y otro con enfoque descendente en el que desde los órganos corporativos se analizan los procesos transversales y sus interacciones permitiendo una visión integral y unitaria de la organización.

En relación al enfoque ascendente anteriormente citado, es de destacar el esfuerzo realizado por las áreas de actividad, obteniendo 31 certificados de sistemas de gestión de calidad conforme a la norma ISO 9001, y otras 14 certificaciones de sistemas de gestión medioambiental según la norma ISO 14001. La Dirección de Calidad y Medio Ambiente impulsa asimismo el enfoque descendente, que durante el año 2010 viene enmarcado en el Proyecto Certadif. Adif ha obtenido la certificación global de su sistema de gestión de calidad conforme a la norma UNE-EN-ISO 9001:2008, contemplando en su alcance sus procesos claves: la construcción y mantenimiento de la plataforma, vías e instalaciones, la gestión de la capacidad de la infraestructura y el tráfico ferroviario, la explotación de las

estaciones de viajeros e instalaciones logísticas y la comercialización de la red de telecomunicaciones. Asimismo se han certificado todas las actividades estratégicas y soporte que configuran el mapa de procesos de Adif.

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 de Adif para detectar puntos fuertes, áreas de mejora y planes de acción, aconsejó la implantación de un sistema de gestión basado en el modelo EFQM de excelencia. A lo largo del período de vigencia del Plan Estratégico de Adif, se ha venido trabajando en la implantación del modelo EFQM con dos enfoques: desagregado o por áreas de actividad e integral. Bajo el enfoque desagregado, la mayor parte de las áreas de actividad (16) han implantado el modelo EFQM a través de autoevaluaciones validadas por licenciarios EFQM, de donde han emanado planes de acción consecuencia de las áreas de mejora detectadas, en un proceso de mejora continua. Bajo el enfoque integral, Adif en el año 2010, ha optado por la elaboración de una memoria de gestión estructurada bajo los criterios EFQM, que ha sido sometida a un proceso de evaluación por una entidad certificadora.

En lo referente a la participación de las personas en la mejora continua se elaboró el plan “Compartimos Talento”, con el objetivo de desarrollar acciones encaminadas a incrementar la participación en Adif,

elevando la calidad de los trabajos presentados. Estas acciones han propiciado la presentación de 59 trabajos que se encuentran ya implantados al V concurso de participación para la innovación y excelencia en la gestión.

El 23 de febrero se celebró la IV convención de calidad y medio ambiente de Adif en Córdoba, con el lema "El Valor de la Gestión Excelente" con la asistencia de más de 500 profesionales de todos los niveles de la organización.

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.).

- Autorías 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.

Anexos

Anexo I. Índice de Tablas en este volumen

Número	Nombre	Página
1	Cuenta de Pérdidas y Ganancias del ejercicio 2010	14
2	Inversiones realizadas en el ejercicio por líneas y obras	16
3	Inversiones realizadas durante el ejercicio según su naturaleza	16
4	Grado de ejecución de las actuaciones contratadas	17
5	Distribución de la inversión por ejes ferroviarios	18
6	Distribución de la inversión por tipo de red	18
7	Ejecución del Contrato Programa	19
8	Inversión encomendada contrato programa 2007/2010	20
9	Indicadores de prestación de servicio	22
10	Inversiones contempladas en Contrato Programa	23
11	Inversiones en la Red Convencional. Desglose por naturaleza	24
12	Ayudas del Fondo de Cohesión	26
13	Ayudas del FEDER	27
14	Ayudas del FEDER para la construcción de líneas de Alta Velocidad	27
15	Ayudas del Fondo de Cohesión - FEDER	29
16	Cuadro resumen de licitaciones	30
17	Cuadro resumen de adjudicaciones	31
18	Cuadro resumen de licitaciones por procedimiento	31
19	Participación, Capital y Fondos Propios de las Sociedades Filiales	32
20	Ingresos y Resultados de las Sociedades Filiales	32
21	Participación en Sociedades Inmobiliarias	33
22	Ingresos y Resultados de las Sociedades Inmobiliarias	34
23	Participación en Sociedades y consorcios relacionados con el desarrollo urbanístico de las ciudades con motivo de obras ferroviarias	35
24	Capital social y fondos propios en sociedades relacionadas con estaciones de viajeros y terminales de mercancías	36
25	Resumen del grado de ejecución de la red de alta velocidad en 2010	171

Anexo II. Índice de Gráficos en este volumen

Número	Nombre	Página
1	Informe de auditoría elaborado por la Intervención Delegada de Adif	39
2	Cuentas anuales ejercicio 2010	45

Edita

Adif

Diseño, maquetación e impresión

Global Diseña

Depósito legal

M-42810-2011

Cubierta impresa en papel Mega Silk 300 gr.

Interior impreso en papel Mega Silk 170 gr.



www.adif.es



ACORTAMOS DISTANCIAS. ACERCAMOS PERSONAS.
www.fomento.es