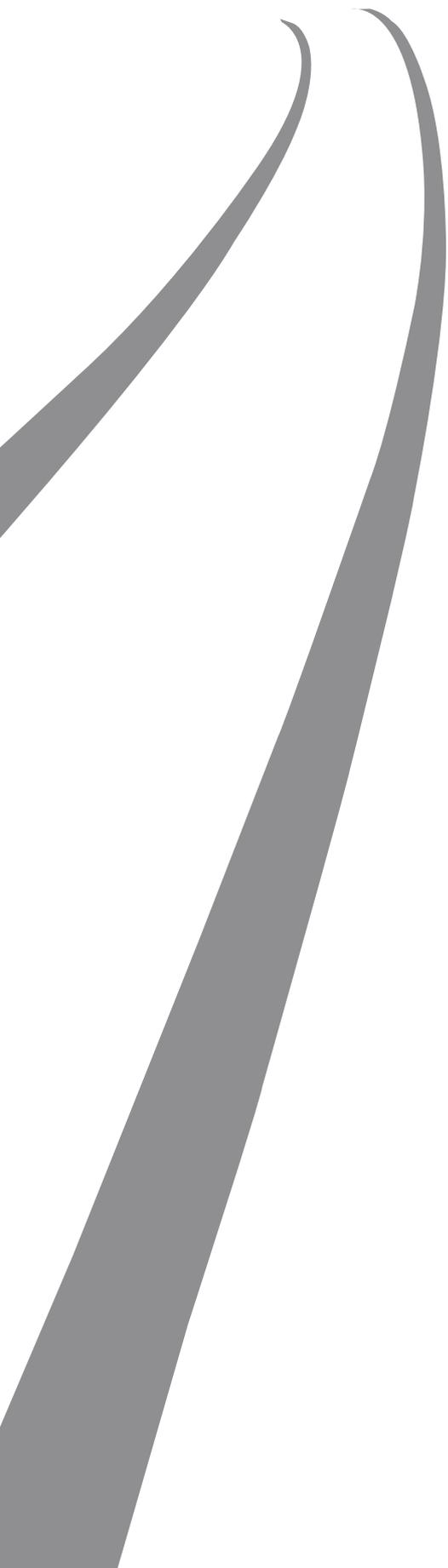


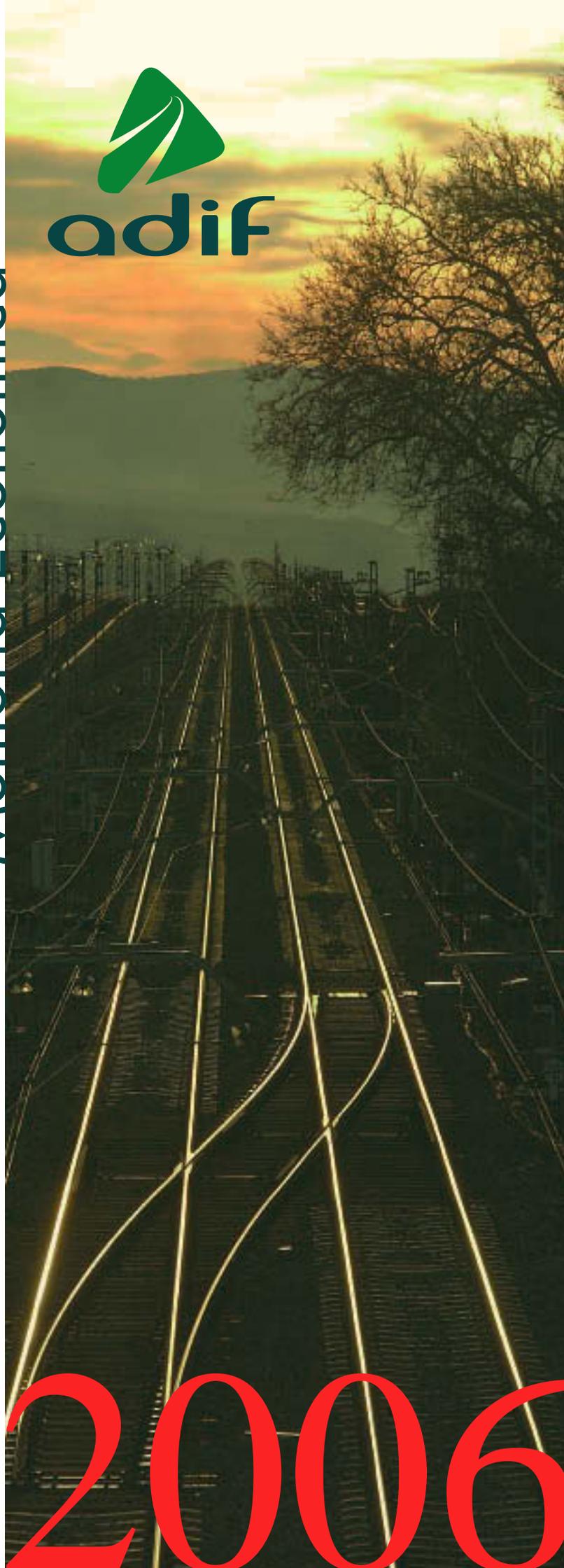
Abrimos caminos



Memoria Económica



2006





		1. Nuevo modelo ferroviario.	
		1.1. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias: naturaleza, régimen jurídico y funciones.	7
		1.2. Ley del Sector Ferroviario.	8
		1.3. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2006-2020 (PEIT).	9
		1.4. Plan Estratégico de Adif 2006-2010.	11
		1.5. El Contrato-programa 2007-2010 entre la AGE y Adif.	12
		1.6. Actuaciones básicas de desarrollo del modelo ferroviario.	14
2. Actuaciones en las diversas áreas de actividad.			
2.1. Construcción de líneas de alta velocidad.	17		
2.2. Proyectos y construcción de líneas convencionales.	22		
2.3. Mantenimiento de infraestructura.	23		
2.4. Circulación.	25		
2.5. Estaciones de viajeros.	26		
2.6. Terminales de mercancías.	27		
2.7. Patrimonio y urbanismo.	28		
2.8. Telecomunicaciones y energía.	30		
		3. Actividad económica.	
		3.1. Ingresos y gastos.	33
		3.2. Inversiones.	35
		3.3. Financiación de la Unión Europea.	37
		3.4. Contratación.	39
		3.5. Participaciones de Adif.	40
		4. Otras actuaciones de gestión.	
		4.1. Actividades de I+D+i.	45
		4.2. Seguridad.	46
		4.3. Calidad y medioambiente.	48
		4.4. Recursos humanos.	49
		4.5. Convenios con Renfe Operadora.	54
		4.6. Otros convenios y acuerdos de colaboración.	55
		5. Consejo de Administración y Dirección a 31 de diciembre de 2006.	57
		6. Informe auditoría y cuentas anuales 2006.	59
		6.1. Informe de auditoría elaborado por la Intervención Delegada de ADIF	61
		6.2. Cuentas anuales ejercicio 2006.	69
		6.3. Informe de auditoría elaborado por KPMG Auditores SL.	131



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

La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) se configura como un organismo público de los previstos en el artículo 43.1.b) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, adscrito al Ministerio de Fomento a través de la Secretaría General de Infraestructuras. Goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio y se rige por lo establecido en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en la Ley 6/1997 mencionada, en las normas de desarrollo de ambas, en el Estatuto aprobado por el Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, y en la legislación presupuestaria y demás normas que le sean de aplicación. En defecto de estas normas, se le aplicará el ordenamiento jurídico privado. De acuerdo con lo establecido en el artículo 21 de la Ley del Sector Ferroviario, corresponden al Adif las siguientes competencias:

- a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deben formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General, si así se establece en la correspondiente resolución del Ministerio de Fomento que determine su establecimiento o modificación, y su construcción siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y, en todo caso, con arreglo a lo que disponga el Ministerio de Fomento.
- b) La construcción de las infraestructuras ferroviarias, con recursos del Estado o de un tercero, conforme al correspondiente convenio.
- c) La administración de las infraestructuras de su titularidad y de las que se le encomienden mediante el oportuno convenio.
- d) El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
- e) La explotación de los bienes de su titularidad, de los que le sean adscritos y de aquellos cuya gestión se le encomiende.
- f) La elaboración y publicación de la declaración sobre la red, en los términos previstos en la Ley del Sector Ferroviario y en sus normas de desarrollo.
- g) La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias que lo soliciten y la celebración de acuerdos marcos con aquellas.
- h) La emisión de informes con carácter previo al otorgamiento, por el Ministerio de Fomento, de las licencias de empresas ferroviarias y de las autorizaciones para prestar servicios que se hayan declarado de interés público, en los casos previstos en la Ley del Sector Ferroviario.
- i) El otorgamiento de los certificados de seguridad, cuando así se determine por el Ministerio de Fomento.
- j) La elaboración de las instrucciones y circulares necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación sobre la Red Ferroviaria de Interés General.
- k) La prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario, la fijación de las tarifas por su prestación y el cobro de las mismas.
- l) El cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias.
- m) La gestión, liquidación y recaudación de las tasas, de conformidad con lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario.
- n) La cooperación con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, para

- establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional.
- o) La celebración, con las empresas ferroviarias, de acuerdos marco.
 - p) El establecimiento de las pautas que regulen el procedimiento para realizar la investigación de los accidentes ferroviarios que le correspondan.
 - q) La elaboración de un informe anual que contemple todos los incidentes y accidentes producidos como consecuencia de la prestación del servicio de transporte ferroviario.
 - r) La elaboración de un plan de contingencias que recoja las medidas necesarias para reestablecer la situación de normalidad en caso de accidente, de fallo técnico o de cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario.
 - s) La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen respecto de la actuación del mismo.
 - t) Cuantas otras le atribuya la normativa aplicable.

1.2. LEY DEL SECTOR FERROVIARIO

La necesidad de convertir el ferrocarril en un modo de transporte competitivo y de abrir los mercados ferroviarios nacionales al transporte internacional

de mercancías realizado por las empresas ferroviarias establecidas en cualquier Estado miembro de la Unión Europea, hizo preciso aprobar un conjunto de Directivas dirigidas a dinamizar el sector ferroviario europeo. La transposición de éstas a la legislación española se realizó por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, que entró en vigor el 31 de diciembre de 2004 según establece el Real Decreto Ley 12/2004, de 7 de mayo. El desarrollo reglamentario de la Ley se realizó por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

Los ejes sobre los que gira la reforma realizada por la ley son la separación de las actividades de administración de la infraestructura y de explotación de los servicios y la progresiva apertura del transporte ferroviario a la competencia lo que supone la eliminación del monopolio público que existía hasta la fecha. La consecución de estos objetivos requería una profunda modificación de las estructuras y funciones de los agentes del sector ferroviario, así como la creación de otros nuevos que velen por la debida aplicación de la nueva normativa.

La reforma podría haberse limitado a incorporar al derecho interno las normas comunitarias. Sin embargo, esta

ley pretende reordenar por completo el sector ferroviario estatal y sentar las bases que permitan la progresiva entrada de nuevos actores en este mercado. Para alcanzar estos objetivos, la ley regula la administración de las infraestructuras ferroviarias y encomienda ésta a la entidad pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe) que pasa a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) e integra, además, al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (Gif). La nueva entidad pública empresarial podrá construir, de acuerdo con lo que determine el Ministerio de Fomento, las infraestructuras ferroviarias con cargo a sus propios recursos o a recursos ajenos y administrará las infraestructuras de su titularidad y aquellas cuya administración se le encomiende mediante el oportuno convenio. Asimismo, nace una nueva entidad pública empresarial denominada Renfe-Operadora como empresa prestadora del servicio de transporte ferroviario, cuyo cometido es, básicamente, ofrecer a los ciudadanos la prestación de todo tipo de servicios ferroviarios. Renfe-Operadora asume, en los plazos y en la forma que la ley prevé, los medios y activos que Renfe ha tenido afectos a la prestación de servicios ferroviarios. Desde la entrada en vigor de esta ley, se abre a la competencia la

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

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

1.3. PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES 2006-2020.

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

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

Teniendo en cuenta la larga temporalidad de los efectos de las infraestructuras, el hecho de que el diseño y construcción de las mismas requiera dilatados períodos de tiempo y cuantiosos recursos económicos, y la circunstancia de que se trata de bienes con una larga vida útil, resulta evidente

que, por un lado, es prácticamente imposible modificar de forma sustancial el sistema de infraestructuras básicas de un país en el corto plazo, y por otro, que las decisiones que se tomen y las infraestructuras que se construyan van a vincular y a definir al país, a sus posibilidades de progreso, a sus relaciones con el exterior y a su estructura económica en el medio y largo plazo.

Planificación estratégica

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

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

calidad y, sobre todo, seguridad, y que garantice unas condiciones homogéneas de accesibilidad en todo el territorio. El PEIT es, también, una decidida apuesta por la sostenibilidad ambiental del sistema de transportes, mediante el impulso de los modos más respetuosos con el medio ambiente, como el ferrocarril.

Sobre estos planteamientos, el PEIT recoge un ambicioso conjunto de



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

El ferrocarril en el PEIT.

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

El PEIT define una ambiciosa Red de Altas Prestaciones que, con una longitud de 10.000 km, cubre de manera equilibrada el territorio. Esto supone multiplicar por 10 la longitud

de la red existente al inicio del Plan. Tras la ejecución del Plan, el 90% de la población tendrá a menos de 50 kilómetros una estación de alta velocidad y todas las capitales de provincia tendrán acceso a la misma. El concepto de altas prestaciones del PEIT implica que se trata de líneas con doble vía electrificada, de alta velocidad, (conforme a los requisitos de la Directiva Europea), de ancho UIC, y que, en la mayor parte de los casos, permiten la explotación en tráfico mixto de viajeros y mercancías.

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

La potenciación del tráfico ferroviario de mercancías, que ponga fin a la continuada pérdida de cuota de mercado de este modo, constituye otro objetivo básico de las actuaciones ferroviarias del PEIT. Para ello, además de la Red de Altas Prestaciones de tráfico mixto se incluyen diversas

actuaciones en la red convencional específicamente dirigidas a facilitar el tráfico de mercancías por ferrocarril, como son la mejora de los accesos ferroviarios a los grandes nodos logísticos y los puertos, y la dotación de estaciones y apartaderos de longitud suficiente para el tránsito de trenes de mercancías de gran longitud, y, por tanto, más competitivos.

1.4. PLAN ESTRATÉGICO DE ADIF 2006-2010.

En sintonía con el PEIT el Plan Estratégico de Adif (PE), que comenzó a elaborarse en el ejercicio 2005, es nuestra hoja de ruta para el nuevo escenario surgido tras la entrada en vigor de la L.S.F. y la aprobación por el Gobierno del Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte para el periodo 2006-2020, siendo el fruto de la reflexión interna de toda la entidad. Consolida a Adif como una empresa con vocación de servicio público y supone la asunción del compromiso de ofrecer un sistema de transporte eficiente, competitivo, moderno, que responde a las necesidades de movilidad de la sociedad, y que impulse el equilibrio territorial, la productividad y la dinamización de la economía, fomentando así un crecimiento sostenible a largo plazo en beneficio de los ciudadanos.

Líneas de actuación.

El PE constituye la filosofía de gestión de la entidad en el periodo 2006-2010, ya que en él se recogen las principales líneas de actuación para su adaptación a las responsabilidades derivadas del marco legal en que se desenvuelve la actividad y el nuevo papel que debe cumplir en la sociedad especialmente dentro del proceso de definición del sector ferroviario. Concretamente, Adif se fija como misión potenciar el sistema de transporte ferroviario español mediante el desarrollo y la gestión de un sistema de infraestructuras seguro, eficiente, sostenible desde el punto de vista económico y medioambiental, y con altos estándares de calidad. La visión es situar a Adif como organización de referencia en la innovación e integración de los sistemas de gestión, basados en la gestión excelente y el compromiso social, entre los gestores de infraestructura europeos.

Rentabilidad social.

El documento explica que la entidad tiene un claro objeto de rentabilidad social que, en cualquier caso, debe ir acompañado de la sostenibilidad económica y financiera a medio plazo, ya que es responsable de la gestión de una parte importante de las inversiones en infraestructuras ferroviarias y de la administración de la red de alta velocidad y de la red

ferroviaria de interés general. Por su posición en el sector, Adif pretende y persigue, además, mantenerse como actor principal del sector ferroviario en nuestro país, orientar su estrategia y diseñar el escenario, al tiempo que ser líder y referente en Europa. Con esta finalidad se pretende reducir los datos de siniestralidad, lograr índices de puntualidad medios del 98%, alcanzar la máxima eficiencia económica con un coste objetivo de operación de 45.000 euros/km al año -lo que situará a Adif entre los primeros gestores europeos-, conseguir el equilibrio económico y financiero con una cobertura total de costes de explotación y promover la innovación para el desarrollo de nuevos negocios a partir de los activos gestionados.

Horizonte 2010.

El trabajo de Adif se fundamenta en la existencia de dos tipos de redes diferentes en función de los diferentes negocios, una red de altas prestaciones y otra convencional. En el horizonte de 2010 existirá una red de altas prestaciones de 2.200 km que tendrá que cubrir los corredores clave y operar de forma autosuficiente, para dar respuesta a las demandas del mercado; y otra convencional. De cara al 2010 se plantean también otros objetivos intrínsecamente relacionados con la nueva realidad del sector: facilitar el acceso de

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

Cifras económicas.

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

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

Por otra parte, los resultados de explotación previstos muestran la mejora progresiva durante el periodo, hasta situarse por primera vez en valores positivos en 2010, por la paulatina entrada en servicio de nuevos tramos de red de alta velocidad, la mejora de resultados derivada de la optimización en la explotación de la red convencional y las mejoras de gestión. Concretamente, los costes de explotación y las amortizaciones aumentan progresivamente desde 1.547 hasta 2.015 millones de €, incremento que se ve compensado por los ingresos específicos derivados tanto de la red convencional como de la de alta velocidad, que pasarán de 1.430 a 2.060 millones, lo que representa un crecimiento del 44,1%.

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

Se inscribe en el marco del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) y en su apuesta estratégica por el ferrocarril. El texto, con el fin de garantizar la coherencia

y continuidad de la gestión de la Red de titularidad del Estado, establece los objetivos, obligaciones y compromisos mutuos entre el Estado y Adif para este cuatrienio, además de comprometer el correspondiente apoyo financiero y de fijar unos resultados para el proyecto de inversión y gestión.

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

Objetivos.

Se persigue los siguientes objetivos:

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

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

Aportaciones económicas del Estado.

El Contrato-Programa asegura aportaciones económicas por valor de 11.884 millones de €. A la red convencional se dedicarán 5.565,7 millones de € destinados al mantenimiento, explotación y gestión de la Red de titularidad del Estado (3.438,5 millones), y a las inversiones en la red convencional que encomiende a Adif el Ministerio de Fomento a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (2.127,1 millones). El Estado realizará también aportaciones por valor de 1.194,3 millones para cubrir las inversiones de reposición y mejora llevadas a cabo por Adif

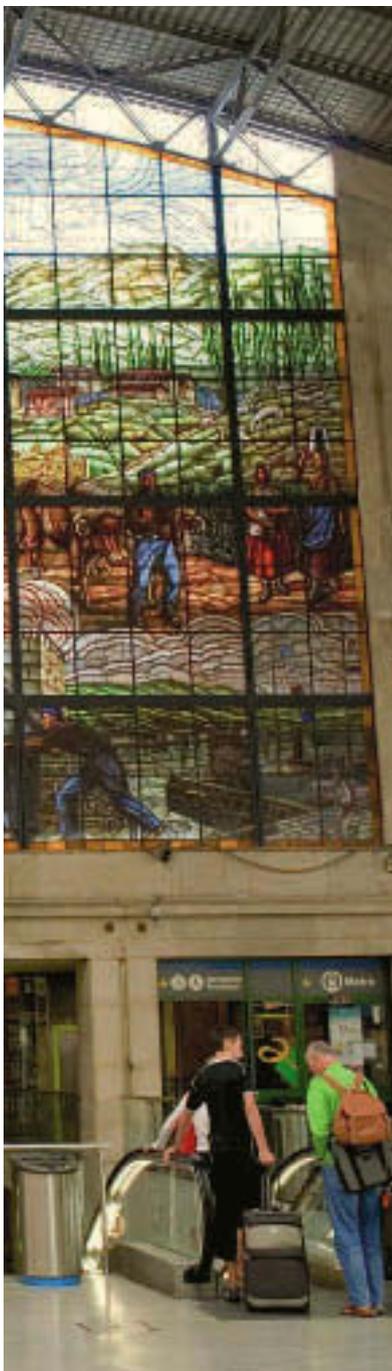
en la Red durante los ejercicios de 2005 y 2006. Para la financiación de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia en su tramo Ourense-Santiago, encomendada a Adif por el Ministerio de Fomento, se fija una partida de 1.715,2 millones de €. En lo referente a las líneas de alta velocidad el Contrato-Programa fija unas aportaciones patrimoniales por parte del Estado por valor de 3.408,8 millones de €.

Compromisos de Adif.

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

- Alcanzar el resultado establecido para cada una de las áreas de actividad implicadas: Mantenimiento de Infraestructura, Circulación y Seguridad en la Circulación.
- Lograr los resultados económicos que se detallan para el conjunto de Adif.
- Llevar a cabo un Plan de Recursos Humanos que adecue la plantilla a las necesidades y objetivos de gestión de Adif.
- Efectuar los gastos e inversiones





encomendados a Adif por el Ministerio de Fomento en la Red de titularidad del Estado, tanto en lo que respecta a la red convencional, como a la red de altas prestaciones y alcanzar los resultados de realización de inversiones previstos.

Valoración de la prestación del servicio.

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

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

1.6. ACTUACIONES BÁSICAS DE DESARROLLO DEL MODELO FERROVIARIO.

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

Entre los fines de la Ley del Sector Ferroviario se encuentra el de facilitar

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

En cumplimiento de la mencionada orden se elaboró el documento de Declaración sobre la Red, en el que Adif da a conocer las características de la infraestructura ferroviaria y las condiciones de acceso a la red. Asimismo, informa sobre la capacidad de cada tramo de la red y detalla las normas generales, plazos y criterios que rigen en relación con la adjudicación de capacidad y los cánones y principios de tarificación que se deben aplicar por la utilización de las infraestructuras y por la prestación de los diferentes servicios a las empresas ferroviarias.

Fijación de cánones.

La Ley del Sector Ferroviario establece la regulación de los cánones que se devengan a favor del Adif por la utilización de las infraestructuras por parte de los operadores del transporte ferroviario. La Ley otorga cobertura

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

Licencias ferroviarias.

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

previamente, el cumplimiento de los requisitos que establece la Ley y el Reglamento.

Hasta 31 de diciembre de 2006 habían presentado solicitudes de licencia de empresa ferroviaria para el transporte de mercancías 9 empresas, habiéndose concedido a 7 de ellas (Renfe Operadora, Comsa Rail Transport S.A., Continental Rail S.A., Acciona Rail Services S.A., Activa Rail S.A., Tracción Rail S.A. y Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos S.A.) estando a final del año las restantes pendiente de subsanación de la documentación presentada. Asimismo, 6 empresas presentaron solicitud de habilitación para la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria como operador distinto de las empresas ferroviarias, habiéndose concedido a 3 de ellas (Transfesa, Logística y Transporte Terroviario S.A. y Container Rail S.A.) estando a final de año en tramitación las 3 restantes..





2. Actuaciones en las diversas áreas de actividad.



2.1. CONSTRUCCIÓN DE LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD.

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

- Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, encomendada por acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 23 de mayo de 1997. Con posterioridad, el 9 de abril de 1999, se excluye de la encomienda anterior el subtramo Figueras-Frontera Francesa por integrarse éste en el tramo Figueras-Perpignan, en virtud del acuerdo entre los Gobiernos de España y Francia de fecha 10 de octubre de 1995.
- Nuevo acceso ferroviario al Norte y Noroeste de España: Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo por acuerdos del Consejo de Ministros de fechas 18 de septiembre de 1998 y 31 de julio de 1999.
- Nuevo acceso ferroviario Córdoba-Málaga por acuerdo de 31 de julio de 1999.
- Nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante: Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia por

acuerdo de 17 de septiembre de 1999.

- Línea de alta velocidad León-Asturias, tramo La Robla-Pola de Lena (Variante Pajares), del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02).
- Línea de alta velocidad del País Vasco, del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02).
- Línea de alta velocidad a Galicia, del Corredor Norte/Noroeste, tramo Orense-Santiago (Acuerdo de 20/12/02).
- Línea de alta velocidad Madrid-Cáceres / Mérida-Badajoz, del Corredor de Extremadura, tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres (Acuerdo de 20/12/02).
- Línea de alta velocidad del Corredor Mediterráneo, tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia (Acuerdo de 20/12/02).
- Línea de alta velocidad Soria-Calatayud, del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02).
- Línea de alta velocidad a Ávila, desde Ávila hasta su conexión con la Línea de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02).
- Línea de alta velocidad Bobadilla-Granada (Resolución

de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de 12 de enero de 2006).

Mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006, se encomienda al Adif la construcción de los tramos de líneas ferroviarias siguientes:

- Línea de alta velocidad Madrid-Asturias, tramo Venta de Baños-León-Asturias (excluida la Variante de Pajares).
- Línea de alta velocidad Madrid-País Vasco/Frontera Francesa, tramo Valladolid-Burgos-Vitoria.
- Línea de alta velocidad del Corredor Mediterráneo, tramo límite de la Región de Murcia-Murcia.
- Línea de alta velocidad Madrid-Extremadura/Frontera Portuguesa, tramo Cáceres-Mérida-Badajoz.

Asimismo, en la citada Resolución se deja sin efecto las encomiendas efectuadas al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), en la actualidad referidas al Adif, para la construcción y administración de la Línea de alta velocidad Corredor Norte-Noroeste, tramo Soria-Calatayud, y la Línea de alta velocidad a Ávila, desde Ávila hasta su conexión con la Línea de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid. Las principales actuaciones del año 2006 y la situación al cierre del ejercicio se describe a continuación.



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

a) Puestas en explotación.

En el mes de marzo entró en servicio el by pass de Lleida y cambiador de ancho de Puigverd de Lleida con una longitud de 14,4 km. El cambiador ha permitido introducir en la relación Madrid-Barcelona a los nuevos trenes ALVIA con una reducción importante en el viaje que pasó a ser de 4 h.30 m. El 18 de Diciembre entró en explotación el tramo Lleida-Roda de Bará con 80 nuevos Km en explotación incluyendo la nueva estación de Camp de Tarragona y el doble cambiador dual de Roda de Bará. Con las nuevas instalaciones el viaje Madrid-Tarragona pasa a realizarse en 2 h.53 m. Mientras que la relación Madrid-Barcelona se recorre en 4 h.

b) Obras en curso y proyectos finalizados.

Durante 2006 se han finalizado 13 tramos de plataforma entre Tarragona y Barna-Sants y se continúan, a buen ritmo, el resto de los tramos hasta Barcelona que quedarán finalizados, todos ellos, antes de finalizar 2007. En el año se ha comenzado a montar vía desde Olerdola hacia Barcelona, de igual forma que se continua la instalación

de catenaria desde Roda a Barcelona y las instalaciones de seguridad y comunicaciones del mismo tramo. También ha comenzado la obra civil de la subestación de tracción eléctrica de Sant Boi de Llobregat. Asimismo, en 2006 se ha finalizado el proyecto de montaje de vía del tramo Sant Joan d'Espí-Barcelona Sants

En el tramo Barcelona-Figueras han continuado su ejecución los 7 tramos de plataforma ya contratados que finalizarán a lo largo de 2007. Se han iniciado los proyectos de construcción de base de montaje para el tramo Barcelona-Figueras así como los de electrificación, subestaciones de tracción eléctrica, instalaciones de seguridad y comunicaciones que quedarán, todos ellos, finalizados durante 2007. En plataforma se han finalizado los proyectos de 6 tramos entre Barcelona-La Roca en la provincia de Barcelona y entre Sant Julià de Ramís-Pontons en la de Girona.

Línea de alta velocidad Madrid-Valladolid-País Vasco/Frontera Francesa.

a) Madrid-Segovia-Valladolid.

Durante 2006 se han finalizado 4 tramos de plataforma: Fuencarral-Canto Blanco,

Canto Blanco-Tres Cantos, Tres Cantos-Colmenar Viejo y Soto del Real-Miraflores de la Sierra, este último correspondiente al viaducto de Arroyo del Valle, finalizándose también, los trabajos de plataforma correspondientes al tramo Miraflores de la Sierra-Segovia en el que se incluyen el PAET de Soto del Real, viaducto de Majalahita y túneles de Guadarrama, iniciándose los trabajos de montaje de vía tanto en túneles como en obra exterior. Se han iniciado los trabajos de montaje de vía, electrificación e instalaciones de comunicaciones en los 4 tramos en los que se ha finalizado la plataforma. Asimismo, se han iniciado los trabajos correspondientes a la remodelación de vías de Chamartín y el tramo 0 de enlace con Fuencarral, incluyendo tanto las modificaciones necesarias de vías de ancho ibérico como las de plataforma y vía de ancho UIC. Se continúa con los trabajos correspondientes a la nueva estación de Segovia en su primera fase de arquitectura, instalaciones, urbanización y andenes, estando previsto el inicio de la segunda, teleindicadores, C.C.T.V., megafonía, cronometría, medios de elevación mecánica, alumbrado, señalética,

aparcamiento y acometida para primeros de 2007. Conjuntamente con esta actuación se está ejecutando el montaje de vías de la estación enlazando el tramo ya montado entre túnel de la Fuentecilla y Valdestillas con la boca Norte de los túneles de Guadarrama.

Se han iniciado los trabajos correspondientes a plataforma del tramo Valdestillas-Río Duero, incluyendo los tres viaductos sobre los ríos Adaja, Cega y Duero, conjuntamente con el cambiador de anchos de Valdestillas, y los trabajos correspondientes a la remodelación de vías de la estación de Valladolid Campo Grande, habiéndose ejecutado los de acondicionamiento de la cabecera Norte que han permitido el inicio de los trabajos del cambiador de anchos de la misma cabecera.

b) Y Vasca.

Durante 2006 se han iniciado los trabajos correspondientes al primer tramo adjudicado de plataforma, Arrazua/Ubarrundia-Legutiano, subtramo II, de 5,2 km. Se inició la licitación de las obras de ejecución del proyecto de construcción de plataforma de los tramos Legutiano-Escoriatza, subtramos I y II, Escoriatza-Aramaio, Aramaio-Mondragón, Mondragón-Elorrio





y Abadiño-Durango, con un total de 24,3 km. Se están redactando los proyectos correspondientes a 6 tramos entre Vitoria y Bilbao por un total de 24,7 km, con previsión de licitación en el año 2007.

Nuevo acceso ferroviario Córdoba-Málaga.

a) Puestas en explotación.

Se ha finalizado y se puso en servicio el 16 de diciembre de 2006 el tramo de 100 Km. entre Almodóvar del Río y Antequera. En el tramo existen dos estaciones: Puente Genil- Herrera y Antequera-Santa Ana, disponiéndose en esta última de un cambiador dual que conecta con la línea de ancho ibérico a Málaga y Algeciras y con la línea a Granada. El centro de regulación y control instalado en Antequera Santa Ana dotado de todos los sistemas de seguridad y de protección al tren imprescindibles para conseguir una explotación ferroviaria segura y regular, además de los sistemas de telecomunicaciones fijas y móviles, así como la infraestructura para operadores públicos de telefonía móvil. El enlace de la instalaciones de seguridad con las de la LAV Madrid-Sevilla, ejecutando las modificaciones correspondientes en los instalaciones, enclavamientos

y telemandos existentes para conseguir la necesaria adecuación con la nueva línea de Alta Velocidad. Igualmente se encuentran en servicio las dos subestaciones de tracción eléctrica de Almodóvar del Río y La Roda una vez puestas en servicio las líneas de alimentación y subestaciones de REE.

Con las nuevas instalaciones, los tiempos de viaje Madrid a Málaga, Algeciras y Granada se reducen notablemente, pasando a realizarse en 3 h. 53 a Málaga, en 5h. 18 a Algeciras y en 4h. 30 a Granada.

Asimismo se ha puesto en servicio Vialia Estación de Málaga María Zambrano el 27 de noviembre de 2006.

c) Obras en curso y proyectos finalizados.

En la actualidad se realizan las obras de impermeabilización de los túneles de Abdalajís, se están ejecutando los falsos túneles de la boca norte y sur, y el resto de obras auxiliares. El proyecto de acceso a Málaga (3 Km.) permitirá el paso de la futura línea de alta velocidad (formada por dos vías de ancho internacional) y de la línea actual (formada por dos vías de ancho ibérico), a través de un túnel de 1.932 m de longitud. Las obras de montaje

de vía se iniciaron en abril de 2006 y ya se han tendido 34,6 Km. de vía doble que están en primera nivelación. Las obras de las instalaciones de electrificación y de señalización, seguridad y telecomunicaciones de este tramo (2º fase) se iniciaron entre febrero y julio de 2006.

Desde Antequera a los Prados las obras de plataforma están terminadas, a excepción de los túneles de Abdalajís. Se ha concluido la perforación de ambos tubos, así como las galerías de conexión entre túneles. El haz de vías sur de la estación de Málaga, que consta de cuatro vías en ancho ibérico con posibilidad de cambiar a ancho internacional, se puso en servicio el 1 de noviembre de 2.006, junto con las vías provisionales del trayecto.

Nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante.

Durante el año 2006 en la relación Madrid-Valencia se han contratado un total de 11 tramos de obras para la ejecución de la plataforma, por un total de 107,9kilómetros. Así, únicamente restan por contratar 6 tramos de Plataforma para completar el enlace Madrid-Valencia. Se han recepcionado un total de 47,4 Km. de plataforma, correspondientes a 6 tramos; concretamente: Gabaldón-Villanueva

de la Jara, La Gineta-Albacete, Requena-Siete Aguas, L'Enova-La Poble Larga, La Poble Larga-Alzira y Accesos a Alcira (fase 1).

Asimismo, en este ejercicio se han redactado los proyectos básicos y constructivos de las bases de montaje de vía de Albacete y Requena con el objetivo de supervisarlos, aprobarlos y licitarlos en el primer cuatrimestre de 2007, y en el último trimestre de 2006 se han redactado los pliegos de condiciones para la redacción de los proyectos constructivos para el montaje de vía de 4 tramos con el objetivo de adjudicar los contratos correspondientes en el primer trimestre de 2007.

En el último trimestre de 2006 se ha iniciado la redacción de los proyectos constructivos, correspondientes a los tramos Motilla-Valencia y Motilla-Albacete de las instalaciones de la Línea, distribuidas en los conceptos siguientes: catenaria, subestaciones y telemando de energía, señalización y telecomunicaciones fijas, telefonía móvil GSM-R y detectores.

Resto de líneas de alta velocidad.

Respecto de la Variante de Pajares durante el ejercicio 2006 se ha continuado la ejecución de las obras de los túneles y del resto de obras de plataforma adjudicadas, siendo 50 el número de kilómetros en construcción a 31 de diciembre de 2006. Y para el eje Ourense-Santiago la situación

era de 80km de obras de plataforma en ejecución y 6km en la fase de redacción del proyecto.

Como resumen el grado de ejecución de la red de alta velocidad al final del año 2006 se refleja en los cuadros siguientes:

EN SERVICIO	LONGITUD (km)
Madrid-Sevilla	471
Madrid-Roda de Bará	576
Córdoba-Antequera	100
Zaragoza-Huesca	79
Madrid-Toledo	21
TOTAL	1.247

EN EJECUCIÓN	LONGITUD (km)
Roda de Bará-Figueras	158
Madrid-Valladolid	168
Antequera-Málaga	55
Madrid-Levante	526
Vitoria-Bilbao/San Sebastián	20
Variante de Pajares	50
Ourense-Santiago	82
Bobadilla-Granada	22
TOTAL	1.081



2.2. PROYECTOS Y CONSTRUCCIÓN RED CONVENCIONAL.

Plan de seguridad en pasos a nivel.

Tiene como objetivo mejorar las condiciones de seguridad de las infraestructuras ferroviarias mediante la supresión y protección de los pasos a nivel existentes en la red ferroviaria pública. Forma parte de un programa de carácter continuo a lo largo del tiempo, compartido con otros organismos y entidades del sector público, con una distribución por todas las provincias con red ferroviaria, que se financia con los recursos económicos anuales que figuran en los Presupuestos Generales del Estado. En el ejercicio 2006 se han suprimido 158 pasos a nivel, se ha mejorado la seguridad en 97, mediante diferentes tipos de protección, y se han realizado actuaciones complementarias en otros 19 pasos a nivel.

Plan de mantenimiento integral y renovación de vías del ferrocarril.

Mediante este plan se realizan obras para mantener y renovar las líneas e instalaciones de ancho ibérico de titularidad del Estado, con el objetivo de mantener los parámetros de calidad de vía, fiabilidad y seguridad de esta red cuya conservación se encomienda a Adif. Forma parte de un programa continuo a lo largo del tiempo, compartido con otros organismos y

entidades del sector público, con una distribución por todas las provincias con red ferroviaria y cuyas actuaciones de mejora se ejecutan, en algunos casos, mediante convenios o acuerdos de co-financiación con Comunidades Autónomas.

Las actuaciones más significativas del ejercicio 2006, en rectificación del trazado y renovación de vía e instalaciones, han sido:

- Convenio con la Xunta de Galicia: renovación de vía entre Lugo y Curtis, del tramo Lugo-Parga de la línea Palencia-La Coruña.
- Plan Especial de Extremadura: renovación de vía y sustitución de aparatos entre Mérida y Villanueva de la Serena, tramo Villanueva de la Serena-Guare de la línea Ciudad Real-Badajoz, y entre Mérida y Zafra tramo Mérida-Almendralejo de la línea Mérida-Los Rosales.
- Eje Sagunto-Teruel-Zaragoza, renovación de vía entre Villareal de Huerva y Cariñena..
- Red de Murcia: instalaciones de seguridad, (C.T.C., enclavamientos, bloqueos y radio comunicación tren-tierra) en el tramo Chinchilla-Cartagena y renovación de vía en el tramo Alquerías-Cartagena. Rehabilitación de vía entre Sangonera y Librilla y entre Cieza y Jabalí Nuevo. Instalaciones de

seguridad entre Alicante y Murcia mercancías.

- Instalaciones del control de tráfico centralizado entre Fuentes de Ebro y Mora la Nova de la línea Madrid-Barcelona por Caspe.
- Instalaciones de seguridad, comunicaciones y CTC del triángulo Fuente Piedra-Bobadilla-Antequera..
- Dotación de B.A.U. con C.T.C. al trayecto Palencia-Mataporquera de la línea Palencia-Santander.
- Remodelación del complejo ferroviario de Valencia-Fuente San Luis.
- Instalaciones de seguridad y comunicaciones en los tramos Vic-Ripio-Puigcerdá de la línea Barcelona-Puigcerdá.

Otras actuaciones.

Como actuaciones de integración del ferrocarril en el entorno urbano realizadas en el ejercicio 2006, mencionar: las relacionadas con la nueva estación de cercanías Asamblea de Madrid-Entrevías y la reforma y ampliación del intercambiador de Embajadores entre el metro y la línea C-5 de cercanías de Madrid.

Las principales actuaciones derivadas del acceso de la alta velocidad a las ciudades se han realizado en las estaciones de Francia, Moncada-Bifurcación y San Andrés Condal, de Barcelona y en las instalaciones del centro de tratamiento de trenes de Cerro Negro en Madrid.



2.3. MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA.

Mantenimiento de infraestructuras líneas convencionales.

El mantenimiento de la infraestructura de la red convencional, propiedad del Estado, supone tres tipos básicos de actuaciones: mantenimiento preventivo, mantenimiento correctivo y actuaciones de mejora en la infraestructura (obras por cuenta del Estado).

En 2006 se ha profundizado en el modelo de gestión establecido en el Plan Estratégico de ADIF, estableciendo como objetivos de gestión conseguir la máxima fiabilidad, disponibilidad y seguridad de las infraestructuras ferroviarias a nuestro cargo, con un alto grado de calidad, respeto al medioambiente y eficiencia económica.

En cuanto a los objetivos de fiabilidad de las instalaciones y calidad de vía, se han alcanzado los niveles fijados como objetivos. La accidentalidad se ha mantenido dentro de los límites en lo relativo al número máximo de accidentes, tanto en trenes como en maniobras, imputables a la infraestructura.

Como se viene realizando desde años anteriores, hay que destacar los trabajos preventivos en la lucha contra incendios forestales. Estas actuaciones, enmarcadas dentro del respeto medioambiental que esta

organización tiene hacia su entorno, suponen un importante esfuerzo económico y de colaboración con los diferentes organismos de la CC.AA. con competencias en esta materia. Entre las actuaciones relacionadas con la gestión del negocio cabe destacar, el desarrollo de una aplicación informática que permite gestionar completamente el proceso de actuaciones de mejora (obras por cuenta del Estado), desde la planificación de las actuaciones hasta su recepción definitiva, optimizando la gestión de los recursos y mejorando los rendimientos.

Respecto a las actuaciones técnicas a lo largo del año 2006 cabe destacar:

- Instalación de sistema de Control de Tráfico Centralizado (CTC), Enclavamientos Electrónicos y Bloqueo Automático Banalizado (BAB) entre Villafria y Miranda.
- Rehabilitación de vía con sustitución de materiales en el tramo Burgos – Miranda de la línea Madrid - Irún
- Puesta en servicio del Bloqueo Automático Banalizado (BAB) y Telemando en el tramo Beasáin – Tolosa de la línea convencional Madrid - Irún
- Adecuación de las instalaciones de la Estación de Reus: sustitución de enclavamientos, renovación de vías generales, sustitución de desvíos y adecuación de catenaria





en ambas cabeceras de la estación.

- Sustitución enclavamiento en estación de Tarragona
- Instalación subestación de tracción y obras complementarias en Valencia Nord.
- Sustitución de desvíos en la Estación de Silla, línea La Encina-Valencia.
- Rehabilitación de Vía en el trayecto Antequera – Loja
- Modernización y compensación de catenaria en el tramo La Cañada-Navalgrande.
- Renovación de vía en el tramo Castuera-Villanueva de la Serena

de la línea Madrid-Badajoz.

- Renovación de las instalaciones de Vía, Instalaciones de Señalización, electrificación así como construcción de paso superior, en la estación de Villada
- Instalación de enclavamiento electrónico en la estación de Soto de Rey.
- Centralización en Puestos de Mando, dotación de detector de frenos agarrotados de detectores de caldeo

Además de estas actuaciones, destacar como actuaciones singulares los proceso de migración de la Telefonía Fija de varios operadores a Telefónica de España y de la Telefonía móvil del operador Movistar al operador Vodafone. Asimismo, las adquisiciones de medios de producción para el mantenimiento de la red: 17 vagonetas torre grúa automotoras para mantenimiento de catenaria; 14 dresinas con grúa para mantenimiento de vía y 2 bateadoras niveladoras y alineadoras.

Mantenimiento de infraestructura alta velocidad

En 2006 la gestión se ha centrado en conseguir la máxima fiabilidad, disponibilidad y seguridad de las infraestructuras ferroviarias de las líneas de Alta Velocidad Madrid-Sevilla y Madrid-Lérida, con un alto grado de calidad, respeto al medioambiente y

eficiencia económica. Su actividad se ha visto incrementada al final del ejercicio por el inicio del mantenimiento de los tramos Córdoba-Antequera y Lérida-Roda.

Entre los hitos y magnitudes más significativas del año 2006 cabe destacar la redacción de pliegos y la celebración de concursos para la adjudicación de 8 contratos plurianuales de mantenimiento del Eje Madrid - Andalucía y de 10 del Eje Madrid-Cataluña, por un importe total de más de 100 millones de €. En estas líneas se han cumplido los objetivos establecidos para la fiabilidad de las instalaciones y calidad de vía. En relación a la accidentalidad, un año más no se ha producido ningún accidente tanto en trenes como en maniobras, imputables a la infraestructura. La media mensual de las averías totales en la línea Madrid-Sevilla en el conjunto de las instalaciones han supuesto una reducción del 3,8 % con respecto al año 2005, mientras que en la línea Madrid-Lérida ha supuesto una reducción del 22%. En cuanto a la circulación de trenes (AVE y TALGO) en la línea Madrid-Sevilla se ha pasado de una media de circulaciones diaria de 83 trenes a 103 en el 2006, lo que supone un incremento del 24% y en la línea Madrid-Lérida se ha pasado de una media diaria de 33,4 en 2005 a 37,3 en el 2006, que





representa un incremento del 11%. Respecto a la puntualidad de trenes AVE resaltar que los retrasos imputables a Mantenimiento de Infraestructura son del 0,09% en la línea Madrid - Sevilla y del 0,3% en la línea Madrid - Lérida.

2.4. CIRCULACIÓN.

La actividad del negocio se enmarca en la gestión de la capacidad de la infraestructura ferroviaria y la prestación de servicios de circulación a operadores ferroviarios, que en 2006 se limita a Renfe-Operadora por ser el único operador existente.

Con la reorganización de Adif en 2006, Circulación pasó a encuadrarse en la nueva Dirección General de Explotación de la Infraestructura.

El escenario de gestión en el presente año ha tenido como hechos relevantes:

- El nuevo servicio comercial en línea de alta velocidad hasta Antequera, de Pta. de Atocha-Málaga/Granada/Algeciras, a partir del 17 de diciembre
- Nuevo servicio comercial en línea de alta velocidad Puerta de Atocha-Camp de Tarragona, a partir del 19 de diciembre
- Nuevo producto ALVIA entre Madrid y Barcelona en el mes de Mayo, con vehículos serie 120.
- Elevación de la velocidad máxima en la línea Madrid - Lleida

- Nueva línea de cercanías en Barcelona, C10 Barcelona França - Aeroport, desde el 22 de julio.
- Reorganización de los servicios comerciales desde el 28 de mayo y a lo largo de junio. Las lanzaderas de alta velocidad pasan a ser de media distancia.
- Variaciones en el equipamiento de la red orientadas a mejorar la seguridad en la circulación (aumento de km con bloqueo de control automático (BCA), bloqueo de señalización lateral (BSL), disminución del bloqueo telefónico (BT), extensión del control de tráfico centralizado (CTC), aumento del sistema de anuncio de señales y frenado automático (ASFA) , aumento de la comunicación tren-tierra,...)
- Obras en puntos de la Red, con especial repercusión de las realizadas para las nuevas líneas de alta velocidad, y en concreto el acceso a Barcelona.

En 2006 Circulación ha gestionado 185,1 millones de kms.-tren, lo que supone un incremento del 0,5% sobre el año anterior, a pesar de la pérdida de kms-tren por la conflictividad laboral de mes de abril, que afectó principalmente a Mercancías. Asimismo, hay que tener en cuenta que la reasignación de los servicios de lanzadera a media distancia, suponen un incremento de los km-tren en media

distancia y un descenso igual en los km-tren de alta velocidad.

En cuanto a los niveles de puntualidad conseguidos, se han cumplido prácticamente todos los objetivos establecidos por operador y producto, con la excepción de Euromed.

- Servicio de alta velocidad en larga distancia: AV Madrid - Sevilla cerró con 99,7% superando su objetivo. Se alcanzó tres meses el 100% (febrero, mayo y octubre) y el peor mes junio con 99,1% debido a una avería en la electrificación. AV Madrid - Cataluña alcanzó 98,5% cumpliendo su objetivo y el Talgo 200 (5 min) Madrid - Málaga superó su objetivo con 95,7%, que es el mejor valor de su historia.
- Servicio de larga distancia convencional: la global a 10 min. con 95,83% supera objetivo y queda en un nivel similar al del año anterior. Por productos a 5 min. supera objetivos salvo en Euromed, que queda en 91,4%, 4,1 puntos por debajo del objetivo. La principal causa de pérdida de puntualidad, como en años anteriores, es la avería de instalaciones de seguridad (17%), que va seguida de las influencias de las limitaciones de velocidad (11%) y las averías de los vehículos (9%).
- Servicio de alta velocidad en media distancia Madrid - Toledo,



Madrid - Puertollano y Córdoba - Sevilla (3 min.): alcanza 99,7% superando su objetivo.

- Servicio de media distancia convencional: supera el objetivo global a 5 min. con 96,3%, quedando tanto Regional con 97,3%, como R. Exprés con 95,3% por encima de objetivo.

Este volumen de tráfico gestionado con altos niveles de puntualidad, se ha conseguido además cumpliendo con los objetivos de seguridad en la circulación establecidos para el ejercicio.

En otro ámbito, Circulación ha

continuado contribuyendo al desarrollo del modelo ferroviario con actuaciones tales como la actualización de la Declaración sobre la Red y el Manual de Capacidades, participación en la elaboración de informes previos al otorgamiento de las licencias de empresas ferroviarias y habilitaciones para solicitar capacidad de infraestructura ferroviaria, y adjudicación de la capacidad necesaria para facilitar a los nuevos operadores ferroviarios la entrada en el sistema ferroviario español (formación y prácticas de su personal de conducción, pruebas de sus vehículos, simulaciones comerciales, etc.). Asimismo, ha realizado el desarrollo y seguimiento de los convenios que afectan a Circulación (Convenio del Acuerdo de Nivel de Servicio, ayuda en accidentes, prestación de servicio en estaciones adscritas a Circulación, Patrimonio y ciertas estaciones de ADIF gestionadas por Cercanías, y prestación de servicio al ADIF (Circulación) de tracción por parte de Renfe-Operadora), y ha introducido mejoras en el proceso sistemático de cálculo de cánones por utilización de infraestructuras ferroviarias.

2.5. ESTACIONES DE VIAJEROS.

Estaciones centra su actividad en la gestión de las estaciones de

viajeros en dos vertientes: por un lado, contribuyendo al desarrollo del transporte ferroviario ofreciendo a los viajeros y operadores un servicio de calidad en estaciones, cada vez más integradas en la ciudad, y por otro, maximizando la rentabilidad de los espacios en las estaciones, desarrollando actividades comerciales a través de las dos marcas existentes actualmente: Vialia y Tiendas de la Estación.

Durante el ejercicio 2006 la actividad ha estado muy marcada por la realización de obras y puesta en funcionamiento con plena operatividad de estaciones, para su total adaptación en el momento de la puesta en servicio de nuevos tramos de alta velocidad. En este sentido, a lo largo de todo el año, se han continuado las obras de ampliación de Barcelona Sants, consistente en la adaptación de vías y andenes e incremento de la superficie destinada a los viajeros, para la adecuación de dicha estación a la llegada de la alta velocidad, prevista para finales de 2007. Todo ello, minimizando los efectos de las mismas sobre las condiciones de prestación de servicios a los clientes en la estación. Con motivo de la puesta en servicio de los tramos Lleida-Tarragona y Córdoba-Antequera, de las nuevas líneas de alta velocidad a Barcelona y a Málaga, respectivamente, en diciembre fueron inauguradas las estaciones de nueva





construcción de Camp de Tarragona, Puente Genil-Herrera y Antequera Santa Ana.

En el mes de noviembre se llevó a cabo la inauguración del Vialia Estación María Zambrano en Málaga, estación concebida como un conjunto de espacios de uso ferroviario con una zona comercial y de ocio, un hotel de cuatro estrellas y áreas de tránsito. Su diseño potencia la intermodalidad de la alta velocidad con los trenes de cercanías (con servicios al aeropuerto), la estación de autobuses y las futuras líneas de metro. Se han iniciado los trabajos previos de acondicionamiento de terreno, retranqueo de vías, reubicación de superficies, demolición de naves, etc, que se prolongarán hasta el tercer trimestre del 2007, para el comienzo de las obras del futuro edificio Vialia Estación de Albacete. Estas actuaciones vienen a consolidar la línea de impulso a los proyectos Vialia, habiéndose celebrado el décimo aniversario de la puesta en servicio del primero de ellos ubicado en la Estación Intermodal Abando Indalecio Prieto.

Respecto al área de inversiones, cabe destacar los trabajos de rehabilitación del edificio histórico de Cádiz y la adjudicación de obras de mejora y adecuación en la estación de Castellón de la Plana. A su vez, hay que resaltar el avance en obras de las nuevas estaciones de Miribilla y Llamaquique,

así como los trabajos de remodelación y mejora en Azuqueca.

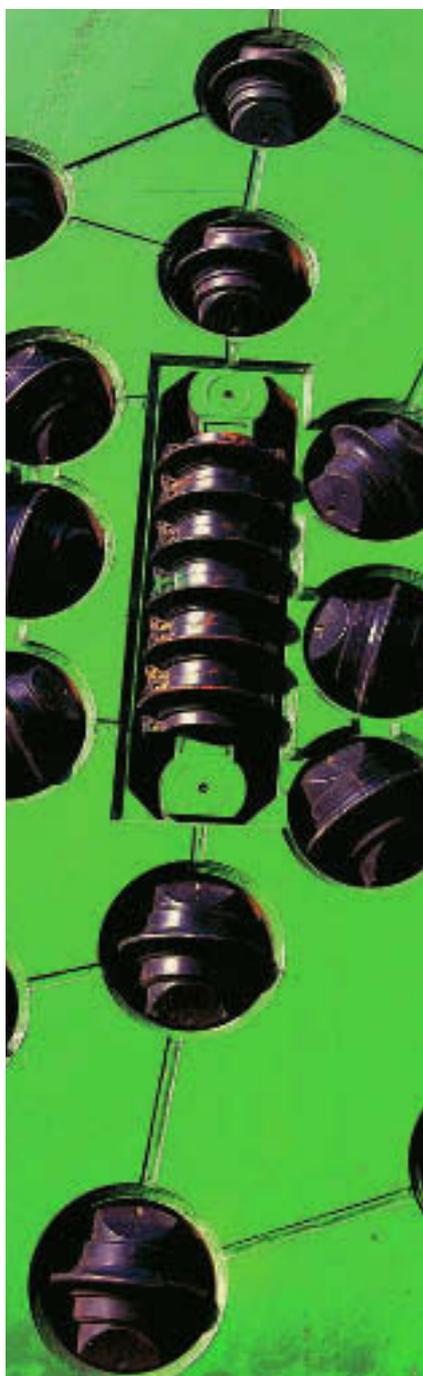
En la línea de mejora de calidad del servicio se han licitado las obras de ejecución del telemando centralizado de los sistemas de información al viajero en un total de seis terminales ferroviarias de la Gerencia Territorial Sur. Asimismo, se ha creado un nuevo canal de información de servicios al cliente (CISAC) que pone a disposición de los puntos de información, venta y atención al cliente, la documentación necesaria para optimizar el desempeño de sus funciones. Por último mencionar que dentro del marco suscrito entre el Adif y el IMSERSO para facilitar la accesibilidad de los viajeros en las estaciones, se han efectuado mejoras de accesibilidad entre andenes en las estaciones de Avila, Mérida y Badajoz. Por otra parte, durante el ejercicio 2006 han sido renovadas por AENOR todas las certificaciones de calidad existentes, según la norma ISO 9001:2000, así como la certificación de la totalidad de la Dirección Ejecutiva. Se ha mantenido la implantación del sistema de gestión ambiental en las 8 gerencias, implementado en un total de 16 estaciones, y han sido renovadas por AENOR las certificaciones según la norma ISO 14001:2004, ampliándose dicha certificación a Jerez de la Frontera, con lo que pasan a ser un total de 9 estaciones certificadas.

2.6. TERMINALES DE MERCANCÍAS.

Durante 2006, la actividad ha tenido como hito relevante la aplicación a la facturación de los servicios adicionales y complementarios prestados en las terminales de mercancías, de las primeras tarifas provisionales aprobadas por el Consejo de Administración de Adif, de 28 de octubre de 2005.

Asimismo, se ha avanzado en la obtención de las tarifas definitivas, definiendo la nueva unidad de medida de las maniobras y realizando medidas mensuales de la misma, cuya aplicación se aplaza hasta la aprobación del marco general tarifario, previsiblemente en 2007.

En el marco de las relaciones con Renfe-Operadora, destaca el inicio de la facturación mecanizada de los servicios prestados tanto a Renfe Operadora como a sus clientes finales, así como la contabilización automatizada de dichos servicios con imputación por terminal (centro contable) y cuenta. Se ha dado asimismo un paso adelante, llegando a un acuerdo en los criterios que se aplicarán para medir los indicadores de calidad acordados con Renfe Operadora, y que servirán de base para el establecimiento de objetivos en 2007, tanto para el conjunto de terminales como para cada una de las 36 terminales del grupo I.



En cuanto a las certificaciones de calidad, en 2006 AENOR ha certificado que el sistema de gestión de la calidad adoptado por Terminales de Mercancías para los servicios adicionales, complementarios y auxiliares prestados en la totalidad de las terminales de Adif del grupo I, es conforme a las exigencias de la norma española UNE-EN ISO 9001:2500. La mejora de la eficiencia operativa de la Dirección, se ha centrado en la determinación y asignación de las áreas de almacenamiento de UTIS para 34 terminales. La mejora de la gestión se ha centrado en el desarrollo e implantación de la cuenta de resultados de cada una de las 36 terminales del grupo I, que permitirá disponer de información más precisa para la gestión de las terminales. La innovación también ha tenido cabida en los proyectos de la Dirección, que ha llevado a cabo una primera experiencia piloto en la terminal de mercancías de Soto de Rey de un sistema de control remoto, vía radio, para el establecimiento de itinerarios en vías de maniobras. Dotándose de las infraestructuras necesarias, se ha dado un paso más en la construcción de la nueva terminal de Lugo, adjudicada en el Consejo de Administración de Adif del 29 de septiembre, por un importe de 7,2 millones de € y un plazo de ejecución de 10 meses.

Por último mencionar un proyecto clave que está llevando a cabo junto con Planificación Estratégica, consistente en la definición de la estrategia de terminales en base al análisis de la evolución futura del segmento de mercancías y el impacto de la entrada de nuevos operadores ferroviarios, puertos secos y terminales privadas. En octubre de 2006 se ha contratado el estudio correspondiente, que marca el inicio del proyecto.

2.7. PATRIMONIO Y URBANISMO.

Durante el año 2006 la Dirección de Patrimonio y Urbanismo participó en el proceso de concertación con Renfe-Operadora para la segregación de los activos de RENFE, que culminó con la publicación de la orden del Ministerio de Fomento FOM 2909/2006 de 19 de septiembre, iniciándose en el último trimestre del año las reuniones preparatorias para la creación de los grupos de trabajo que desarrollarán las directrices marcadas en la citada orden ministerial.

Respecto a la participación en las sociedades creadas para el desarrollo de las redes arteriales ferroviarias y su integración urbana, en el presente año se han creado dos nuevas sociedades, Cartagena Alta Velocidad S.A. y Murcia Alta Velocidad S.A., que se unen a las ocho ya existentes.



En cuanto a las 15 sociedades inmobiliarias en las que Adif participa se ha continuado con el desarrollo de las promociones que se realizan en 27 ciudades, mejorando los resultados las expectativas iniciales, y a lo largo del año se han lanzado las últimas promociones que faltaba iniciar (Barcelona, Málaga y Miranda de Ebro), las cuales arrancan con las mejores previsiones de éxito. En el capítulo de establecimiento de acuerdos con otras administraciones u organismos, durante 2006 se han formalizado convenios urbanístico-ferroviarios en Canfranc, Cartagena, Cuenca, Granollers, Langreo, León, Lugo, Mieres, Miranda de Ebro, Murcia, Requena, Sitges, Tortosa y Villanueva de la Serena, y se han promovido cuatro convenios para la creación de Vías Verdes en Chipiona (Cádiz), Rota (Cádiz), Merindades (Burgos) y en Almería. En el ámbito de la gestión urbanística, se ha participado en el seguimiento de los procesos de los planes urbanísticos, formulando propuestas, sugerencias y alegaciones en aquellos casos en que se ha considerado procedente, con objeto de conseguir la adecuada calificación para los suelos administrados por Adif, tanto desde el punto de vista de adecuación al ferrocarril como de rentabilidad económica, todo ello de acuerdo con criterios de integración urbana del

ferrocarril y de colaboración con el Gobierno en la política de generación de suelos para vivienda protegida. Por otra parte y dentro de la actividad de mantenimiento y actualización del inventario de bienes inmuebles de Adif, se ha incluido en el mismo la documentación correspondiente a la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa en los tramos Madrid-Calatayud y Ricla-Zaragoza. Asimismo se ha incorporado documentación de las líneas Baeza-Utiel, Calera y Chozas-Logrosán, Santander-Ciudad Dosante y Alicante-Alcoy. En lo que corresponde al programa anual de mantenimiento, se han actualizado un total de 376 unidades de inventario, de las cuales 188 corresponden a recintos ferroviarios situados en ciudades. Respecto al GIS (sistema de información geográfica) se ha profundizado en dotarle de herramientas que complementan la integración de actividades, incorporando ortofotos, planimetría catastral y mejorando los tiempos de respuesta en las conexiones con los servidores de mapas disponibles en Internet. En cuanto a la actividad de administración y gestión patrimonial, se han iniciado los planes estratégicos de vivienda, comercialización y contratación de arrendamientos, que tienen como objetivos la regeneración



de activos inmobiliarios para su gestión homogénea y eficiente, la mejora de los procedimientos en la contratación de arrendamientos, el estudio en profundidad de los 50 contratos que generan el 50% de los ingresos totales por esta actividad y la creación de nuevas oportunidades que maximicen la rentabilidad del patrimonio inmobiliario.

Finalmente señalar que, en los procesos de calidad en que está inmersa la Dirección de Patrimonio y Urbanismo, el sistema de gestión de calidad fue auditado por AENOR, obteniendo, de acuerdo a la Norma ISO 9001/2000 la certificación del sistema y de cuatro procedimientos específicos: inventario, desafectaciones, enajenaciones inmobiliarias y expropiaciones.

2.8. TELECOMUNICACIONES Y ENERGÍA.

En el año 2006 ha continuado el período de estabilidad iniciado el año anterior, en el sector de telecomunicaciones y por tanto en el negocio, lo cual ha permitido cumplir todos los objetivos económicos establecidos.

Telecomunicaciones

En línea con la política del negocio, la mayor parte de las actuaciones desarrolladas se han enfocado

a mejorar la calidad del servicio prestado a los clientes con el objetivo de conseguir altos niveles de fiabilidad de la red y mejorar la información y atención al cliente.

Entre las realizadas, las más importantes son:

- Soterramiento de fibra óptica en el trayecto Valencia – Tarragona.
- Puesta en servicio del sistema de supervisión de fibra óptica en los anillos metropolitanos.
- Obras de mejora y robustecimiento de fibra óptica en los túneles de Navalgrande, Zumárraga y La Bruja.
- Extensión del sistema de supervisión y control de suministro de energía eléctrica a 87 parques de telecomunicaciones.
- Integración en el Centro de Atención Permanente, de la supervisión y control de las instalaciones en el tramo Madrid–Lleida de la L.A.V. Madrid–Barcelona puesta a disposición de los operadores de Telefonía Móvil para la cobertura de los servicios GSM y UMTS.
- Coordinación de los trabajos de instalaciones y de equipamiento necesario para dotar de telefonía GSM y servicio UMTS a los tramos Lleida–Roda de Bará de L.A.V. Madrid–Barcelona y Córdoba–Antequera de la L.A.V. Córdoba–Málaga.

- Firmado un acuerdo marco para alquiler de fibra óptica con un cliente importante y cerradas las negociaciones para la firma de los correspondientes contratos o acuerdos marcos con otros dos clientes.

Una herramienta importante para verificar que la Dirección cumple con su objetivo de mejora de la calidad del servicio, será la encuesta de satisfacción de clientes, cuyo expediente de contratación se inició en octubre.

La mejora de la gestión se ha centrado en el desarrollo de un sistema avanzado de clientes, que en 2006 se ha concretado en el inicio del expediente para la contratación del sistema. Asimismo, la orientación estratégica del negocio se plasma en la continuación del proyecto de desarrollo del cuadro de mando integral, como herramienta para la implantación de la estrategia del negocio.

Energía

En el área de Servicios Energéticos, las principales actuaciones han continuado centrándose en la racionalización de la gestión de la energía eléctrica y del combustible de tracción, habiéndose establecido las tarifas correspondientes a los servicios complementarios de "suministro de la corriente de tracción" y "suministro de combustible".

En relación con la gestión de la energía eléctrica los hitos más relevantes han sido:

- Puesta en operación del proyecto piloto de gestión y facturación del gasto de energía eléctrica de tracción a los operadores ferroviarios. Después de la instalación de 29 equipos móviles y del puesto central, se ha validado el correcto funcionamiento del sistema.
- Se ha avanzado en la fiabilidad del sistema de teled medida de la energía eléctrica contratada por Adif, permitiendo disponer del 97% de las curvas de carga en el concentrador secundario.
- Se ha firmado con Renfe Operadora un convenio para la prestación del servicio de suministro de energía de usos distintos de tracción.
- Se ha dado los primeros pasos para la puesta en marcha de la función de ahorro energético, que permitirá identificar las principales fuentes de ineficiencia en el consumo energético y las acciones de mejora a implantar.

En el ámbito de gestión de combustible:

- Se ha finalizado las obras de adaptación a la normativa técnica, industrial, de seguridad y medioambiental de las instalaciones de suministro de

gasóleo B en Alicante, Miranda de Ebro y Badajoz.

- Se continúa con la racionalización del suministro: se ha iniciado los trámites para la supresión como almacenes fiscales de 6 instalaciones y el cambio fiscal de otras 3.
- Se ha realizado la contratación del mantenimiento de las instalaciones directamente por Adif, en lugar de contratarlo a los adjudicatarios del suministro de gasóleo B como se venía realizando anteriormente, consiguiendo una reducción de los gastos de mantenimiento próximo al 50%.

Asimismo, se puede considerar como hito relevante la adjudicación de los suministros para el año 2007 de energía eléctrica por un importe de 234,4 millones de € y de gasóleo B por un importe de 55,2 millones de €. En el campo de la gestión, se ha iniciado el desarrollo del mapa estratégico del área de energía, una vez analizada la conveniencia de realizar mapas separados para las áreas de telecomunicaciones y energía, al ser negocios con características y estrategias diferenciadas.



0,045.00 +
4,569.00 +
24,236.00 +
47,851.00 +
25,469.00 +
23.00 +

3. Actividades económicas.



3.1 INGRESOS Y GASTOS.

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

CONCEPTO	2006	2005	Variación	Variación
	(millones €)	(millones €)	(millones €)	%
Prestaciones de servicios	1.142,7	1.214,3	-71,6	-5,9
Trabajos efectuados por la empresa para su inmovilizado	9,6	11,4	-1,8	-15,8
Otros ingresos de explotación	605,5	551,6	53,9	9,8
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	1.757,8	1.777,3	-19,5	-1,1
Aprovisionamientos	-154,4	-147,2	-7,2	4,9
Gastos de personal	-630,0	-562,6	-67,4	12,0
Dotaciones para amortización de inmovilizado	-149,9	-130,2	-19,7	15,1
Variación de la provisión de tráfico	1,1	-10,6	11,7	-110,4
Otros gastos de explotación	-952,2	-1.084,3	132,1	-12,2
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-1.885,3	-1.934,9	49,5	-2,6
PÉRDIDA DE EXPLOTACIÓN	-127,6	-157,6	30,0	-19,0
Ingresos financieros	121,5	73,6	47,9	65,1
Gastos Financieros	-87,3	-45,2	-42,1	93,1
RESULTADOS FINANCIEROS	34,3	28,4	5,9	20,8
RESULTADOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS	-93,3	-129,2	35,9	27,8
Ingresos extraordinarios	65,2	39,4	25,8	65,5
Gastos extraordinarios	-56,2	-20,9	-35,3	168,9
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	9,0	18,5	-9,5	-51,4
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-84,3	-110,7	26,4	-23,8

Sobre los ingresos por prestaciones de servicios, además de los cánones regulados por la O.M. FOM/898/2005, destacar los ingresos por la administración de la red de titularidad del Estado que derivan del Convenio suscrito entre el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Economía y Hacienda y Adif y los ingresos por inversiones de reposición y mejora en la red convencional por cuenta del Estado.

En el Convenio mencionado se estableció provisionalmente el régimen de la encomienda al Adif de la administración de las infraestructuras ferroviarias titularidad del Estado, encomienda realizada por la disposición adicional cuarta del Real Decreto 2395/2004 por el que se aprueba el Estatuto de Adif, hasta que comience a surtir efecto el Contrato-Programa en el que se contendrán las directrices básicas destinadas a regular de manera estable dicha encomienda. El Adif se compromete a llevar a cabo el mantenimiento y explotación de la citada red, así como la gestión de sus sistemas de control, de circulación y de seguridad, de acuerdo con la normativa. La aportación económica que como contraprestación realizará el Estado en el ejercicio 2006 se cuantifica en un 635,4 millones de €, IVA excluido. Sobre los ingresos a percibir por Adif por la realización

de inversiones por cuenta del Estado en la red convencional, el Contrato-Programa entre AGE y Adif firmado a comienzos del año 2007 establece las cantidades correspondientes a los años 2005 y 2006.

El incremento de otros ingresos de explotación en 2006 respecto del año anterior ha sido debido fundamentalmente a los mayores ingresos por ventas de terrenos a las Sociedades de Integración del Ferrocarril.

En los gastos de explotación destacar el aumento respecto del año anterior de los gastos de personal por el expediente de regulación de empleo y

la disminución de los gastos externos, que se incluyen en el epígrafe de otros gastos de explotación, al haberse ejecutado las inversiones por cuenta del Estado en la red convencional a menor ritmo que en el año anterior.

El incremento de los ingresos financieros se ha producido, tanto por las mayores disponibilidades de liquidez como por el aumento de los tipos de interés, y el de los gastos financieros por el mayor volumen de préstamos del Banco Europeo de Inversiones (BEI).

En relación con los gastos destacar su distribución por Direcciones que se detalla en el cuadro adjunto:

DIRECCIÓN	IMPORTE	%
	(millones €)	
D.G. de Grandes Proyectos de Alta Velocidad	11,4	0,6
D.G. de Desarrollo de la Infraestructura	941,5	46,4
Mantenimiento Infraestructuras Líneas Convencionales	580,6	28,6
Mantenimiento Infraestructuras Alta Velocidad	151,5	7,5
Plataforma, Vía y Pasos a Nivel	146,0	7,2
Instalaciones	63,4	3,1
D.G. de Explotación de la Infraestructura	687,9	33,9
Estaciones de Viajeros	158,2	7,8
Terminales de Mercancías	110,6	5,4
Telecomunicaciones y Energía	244,5	12,1
Circulación	174,6	8,6
Órganos Corporativos	388,1	19,1
TOTAL	2.028,9	100,0

3.2 INVERSIONES.

Las cifras económicas de las inversiones realizadas durante el ejercicio 2006, cuotas del IVA soportado incluidas, figuran en los cuadros adjuntos:

LÍNEAS	IMPORTE
	(millones €)
Líneas de alta velocidad	3.273
Madrid-Frontera Francesa	917
Madrid- Valladolid	711
Córdoba-Málaga-Granada	356
Madrid-Levante	643
LAV a Asturias	419
Ourense-Santiago	190
Otras inversiones	37
Obras por cuenta del Estado	386
Otros activos propios	178
TOTALES	3.837

NATURALEZA	IMPORTE
	(millones €)
Plataforma	2.085
Vía	432
Electrificación	232
Instalaciones de telecomunicaciones	81
Instalaciones de seguridad	476
Estaciones	164
Equipamientos y resto de actuaciones	367
TOTALES	3.837

Respecto de las líneas de alta velocidad en construcción el grado de ejecución de las actuaciones contratadas, desde origen a 31 de diciembre de 2006, se refleja en el siguiente cuadro:

LÍNEAS	CONTRATADO	REALIZADO	REALIZADO
	(millones €)	(millones €)	%
Madrid-Frontera Francesa	8.987	8.308	90
Madrid-Lleida	4.550	4.413	97
Lleida-Frontera Francesa	4.437	3.895	87
Madrid- Valladolid	3.558	2.877	81
Córdoba-Málaga-Granada	2.395	2.066	86
Madrid-Levante	3.174	1.593	50
LAV a Asturias	1.938	789	41
Ourense-Santiago	940	327	35
Otras inversiones	613	349	57
TOTALES	21.605	16.309	75

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

EJE FERROVIARIO	ACTIVOS PROPIOS	ACTIVOS ESTADO	TOTAL
	(millones €)	(millones €)	(millones €)
Eje 0. Madrid Atocha- Sevilla Santa Justa (A.V.)	22		22
Eje 1. Madrid Chamartín-Irún-Hendaya	10	54	64
Eje 2. Madrid Chamartín-Zaragoza-Lérida-Barcelona-Cerbere	37	82	119
Eje 3. Madrid Chamartín-Valencia-San Vicente de Calders	14	55	69
Eje 4. Alcazar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	10	80	90
Eje 5. Madrid Atocha-Cáceres-Badajoz	1	7	8
Eje 6. Venta de Baños-León-Orense-Vigo	13	50	63
Común a varios ejes o no asignable a ejes	71	58	129
TOTAL	178	386	564

Y la distribución por tipo de red:

TIPO DE RED	ACTIVOS PROPIOS	ACTIVOS ESTADO	TOTAL
	(millones €)	(millones €)	(millones €)
Cercanías	59	72	131
Red A	58	51	109
Red B	1	19	20
Red C		2	2
Red general	26	255	282
Red A	10	90	100
Red B	5	54	59
Red C	11	112	123
Red alta velocidad	22		22
Común a varios ejes o no asignable	71	58	129
TOTAL	178	386	564
Red A	68	141	209
Red B	6	73	79
Red C	11	114	125
Red alta velocidad	22		22
Común a varios ejes o no asignable	71	58	129
TOTAL	178	386	564

3.3 FINANCIACIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA.

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

Fondo de Cohesión.

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

Hasta finales de 2006 se han recibido ayudas del Fondo de Cohesión según el siguiente detalle:

LÍNEA	COSTE LEGIBLE	AYUDA CONCEDIDA	% AYUDA	COBROS	% COBROS
	(millones €)	(millones €)		(millones €)	
Madrid-Frontera Francesa	4.718,8	3.409,3	72,25	2.779,5	81,5
Madrid-Lleida	2.947,4	2.129,5	72,25	1.929,8	90,6
Lleida-Frontera Francesa	1.771,4	1.279,8	72,25	849,7	66,4
Madrid- Valladolid	1.871,0	1.590,4	85,0	1.170,6	73,6
Madrid-Levante	718,5	574,8	80,0	368,0	64,0
TOTAL	7.308,3	5.574,5	76,28	4.318,1	77,5



Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

El FEDER financia un porcentaje del coste elegible de los proyectos realizados por Adif que se incluyen en los Programas Operativos de las distintas Comunidades Autónomas, cuyo detalle a finales de 2006 se refleja en el siguiente cuadro:

LÍNEA	COSTE LEGIBLE (millones €)	AYUDA CONCEDIDA (millones €)	% AYUDA	COBROS (millones €)	%COBROS
ANDALUCIA	1.665,0	910,0	54,6	672,9	73,9
LAV Córdoba-Málaga	1.550,0	852,5	55,0	625,4	73,4
Red convencional	115,0	57,7	50,0	47,5	82,6
ASTURIAS:	130,7	65,3	50,0	19,8	30,3
LAV León-Asturias	89,0	44,5	50,5		
red convencional	41,7	20,8	50,0	19,8	95,3
CASTILLA Y LEÓN	866,3	512,7	59,2	103,9	20,3
LAV Madrid-Valladolid	322,1	193,2	60,0	70,2	36,3
LAV León-Aturias	473,3	284,0	60,0		
Red convencional	70,9	35,5	50,0	33,7	94,9
CASTILLA LA MANCHA: LAV M-Toledo	101,4	65,9	65,0		
EXTREMADURA: red convencional	150,4	75,2	50,0	40,8	54,2
GALICIA: red convencional	254,1	127,1	50,0	86,2	67,8
MURCIA	180,9	90,4	50,0	28,8	31,9
LAV Madrid-Levante	50,2	25,1	50,0		
Red convencional	130,7	65,3	50,0	28,8	44,1
VALENCIA:	276,6	138,3	50,0	29,5	21,3
LAV Madrid-Levante	198,8	99,4	50,0		
Red convencional	77,8	38,9	50,0	29,5	75,9
TOTAL	3.625,4	1.984,9	54,7	981,9	49,5

Fondos RTE.

Las ayudas financieras comunitarias, para proyectos de interés común en el ámbito de las Redes Transeuropeas de infraestructuras de transporte, telecomunicaciones y energía, concedidas al Adif hasta 31 de diciembre de 2006 alcanza la cifra de 160,1 millones de € de los que se habían cobrado a dicha fecha 114,8.



3.4 CONTRATACIÓN.

Durante el ejercicio 2006 se han aprobado los pliegos de condiciones generales para los contratos de suministros y para los de consultoría y asistencia. Estos pliegos, que establecen condiciones relativas a la fase de ejecución del contrato y no a su preparación y adjudicación, junto a los aprobados en el año 2005 sobre obras e instalaciones, completan la regulación de las condiciones de ejecución de todos los contratos de la entidad. Asimismo, se han elaborado los manuales para la contratación para cada régimen jurídico de aplicación: Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas; ley 48/98 y art. 13.3 del Estatuto de Adif.

En los cuadros siguientes figura un resumen de la actividad contractual en el ejercicio.

Cuadro resumen de licitaciones:

DIRECCIÓN	Nº exped.	IMPORTE (millones €)
Plataforma, Vía y Pasos a Nivel	155	110
Programación y Coordinación Técnica de Alta Velocidad	215	2.963
Telecomunicaciones y Energía	191	234
Mantenimiento Infraestructura Líneas Convencionales	3.029	238
Mantenimiento Infraestructura Líneas Alta Velocidad	197	132
Estaciones de Viajeros	966	52
Resto	3.711	186
TOTALES	8.467	3.915

Cuadro resumen de adjudicaciones:

DIRECCIÓN	Nº exped.	IMPORTE (millones €)
Plataforma, Vía y Pasos a Nivel	164	166
Programación y Coordinación Técnica de Alta Velocidad	192	1.525
Mantenimiento infraestructura líneas convencionales	3.143	221
Mantenimiento infraestructura líneas alta velocidad	203	113
Resto	4.842	707
TOTALES	8.544	2.732

Cuadro resumen de licitaciones por procedimiento:

PROCEDIMIENTO	IMPORTE	%
	(millones €)	
Abierto		
Concurso	3.000	76,6
Subastas	42	1,1
Restringido		
Concurso	16	0,4
Subastas	153	3,9
Negociado		
Con publicidad	258	6,6
Sin publicidad		
Complementarios 141.d TRLCAP	33	0,9
Vinculación tecnológica	131	3,3
Otras causas	122	3,1
Contratos menores	35	0,9
Pedido contra c. Marcos	125	3,2
TOTALES	3.915	100

Sociedades filiales.

El capital social de las sociedades con participación mayoritaria de Adif asciende a 12,7 millones de € y los fondos propios a 49,1 millones de €. En conjunto, durante el ejercicio 2006, se obtuvieron ingresos por importe de 110,3 millones de €, con un incremento respecto al año anterior del 25,8%, y un beneficio global después de impuestos de 11,4 millones de €, que supone un incremento del 35,7% respecto al año anterior.

En los cuadros siguientes se detallan estos importes:

3.5 PARTICIPACIONES DE ADIF.

A 31 de diciembre de 2006 Adif tenía participaciones directas en 51 entidades, siendo la participación superior al 50% en 5 de ellas. Asimismo, a través de las sociedades filiales, aquellas con una participación superior al 50%, se tiene participación indirecta en otras 9. Estas entidades tienen forma jurídica diversa: sociedades anónimas, fundaciones, consorcios urbanísticos, etc.; con actuaciones en diferentes sectores de actividad: consultoría, industriales de transformación, construcciones, comerciales, etc.; y cuyo objeto social o finalidad son diversos.

SOCIEDAD	PARTICIPACIÓN	CAPITAL	F. PROPIOS
	(%)	(millones €)	(millones €)
COMFERSA	51	5,9	16,1
EQUIDESDA	100	5,5	7,6
TIFSA	51	0,6	17,5
EMFESA	65	0,1	3,5
REDALSA	52	0,6	4,4
TOTAL		12,7	49,1

SOCIEDAD	INGRESOS	(%)	RESULTADOS	(%)
	(millones €)		(millones €)	
COMFERSA	25,9	23,6	2,9	25,4
EQUIDESDA	0,0	0,0	0,0	0,0
TIFSA	70,0	63,4	6,3	55,3
EMFESA	7,0	6,3	2,0	17,6
REDALSA	7,4	6,7	0,2	1,7
TOTAL	110,3	100,0%	11,4	100,0%

Destacan las sociedades Tifsa y Comfersa con unos ingresos que suponen el 63,4% y el 23,6% del total, representando sus beneficios el 55,3% y el 25,4% sobre el total. La sociedad Equidesa, en liquidación, no tuvo actividad durante el ejercicio.

Sociedades inmobiliarias

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

El capital social conjunto de estas las sociedades asciende a 58,5 millones de € y los fondos propios a 74,0 millones de €. En conjunto durante el

ejercicio 2006 se obtuvieron ingresos por importe de 127,5 millones de €, con una disminución respecto al año anterior del 45,4%, y un beneficio global después de impuestos de 8,8 millones de €, que representa una disminución del 65,7% respecto al año anterior.

En los cuadros siguientes se detallan estos importes:

SOCIEDAD	CAPITAL	F. PROPIOS
	(millones €)	(millones €)
AGUILAS RESIDENCIAL	1,8	3,8
BANO REAL	3,6	4,5
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA	3,0	3,0
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA	1,2	2,1
INARENAS	0,9	1,1
MOSAICO	16,8	16,6
NECSOREN	0,1	0,1
RENFAPEX 2000	1,2	3,3
RENFOSUNA	0,3	0,6
RENFURBIS	5,1	11,6
RESIDENCIAL LANGA	0,4	0,4
SOFETRAL	3,5	7,4
TERRALBINA	2,1	2,1
TRICÉFALO	9,0	7,0
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	9,5	10,4
TOTAL	58,5	74,0

Han reducido su capital Renfurbis, Residencial Langa y Vías y Desarrollos Urbanos, sociedades que a su vez han tenido beneficios inferiores al año anterior.

SOCIEDAD	INGRESOS	(%)	RESULTADOS	(%)
	(millones €)		(millones €)	
AGUILAS RESIDENCIAL	22,0	17,3	1,7	19,7
BANO REAL	8,4	6,6	0,8	8,8
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA	0,0	0,0	0,0	-0,2
DESAR.INM.CASTILA LA MANCHA	11,0	8,7	0,8	9,0
INARENAS	0,0	0,0	0,0	-0,4
MOSAICO	4,6	3,6	-0,1	-1,3
NECSOREN	0,0	0,0	0,0	0,0
RENFAPEX 2000	1,8	1,3	0,3	3,6
RENFOSUNA	0,5	0,4	0,1	1,8
RENFURBIS	56,4	44,3	4,3	48,4
RESIDENCIAL LANGA	0,8	0,6	0,0	-0,5
SOFETRAL	13,8	10,8	1,1	13,0
TERRALBINA	0,1	0,0	0,0	0,3
TRICÉFALO	1,0	0,8	-0,5	-6,3
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	7,1	5,6	0,3	4,1
TOTAL	127,5	100,0	8,8	100,0

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

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

En el presente ejercicio se crearon las sociedades de Murcia y Cartagena, figurando en el cuadro adjunto la participación de Adif, su capital social y los fondos propios de todas ellas.

SOCIEDAD	PARTICIPACIÓN	CAPITAL	F. PROPIOS
	(%)	(millones €)	(millones €)
A.V.ALCANTE	37,5	0,6	0,6
BARCELONA SAGRERA A.V.	37,5	0,6	0,6
MURCIA	50,0	0,6	0,6
CARTAGENA	50,0	0,6	0,6
LEÓN A.V.	37,5	0,6	0,5
LOGROÑO INTEG.FERROC.	37,5	0,6	0,5
VALENCIA A.V.	37,5	0,6	0,6
VALLADOLID A.V.	37,5	0,6	0,5
ZARAGOZA A.V.	37,5	0,6	0,6
BARCELONA REGIONAL	5,9	1,5	1,8
BILBAO RÍA 2000	10,0	2,0	1,5
GIJÓN AL NORTE	12,5	0,6	0,5
TOTAL		9,5	8,9

Los ingresos y los resultados de este grupo no son su objetivo principal, siendo su resultado prácticamente nulo.

Por lo que respecta a los consorcios urbanísticos, Adif participa en los siguientes: Canfranc 2000, Estación de Cuenca, La Pobra Renfe y Zona Ferroviaria de Jerez de la Frontera.

Sociedades relacionadas con estaciones de viajeros y terminales de mercancías.

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

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

SOCIEDAD	PARTICIPACIÓN	CAPITAL	F. PROPIOS
	(%)	(millones €)	(millones €)
AREAS COMERCIALES	40	2,3	2,2
NECSA	40	26,8	29,3
NEFSA	40	1,0	1,0
EUSKOMODAL	1,2	0,1	0,1
SLISA	40,3	0,9	1,7
TOTAL		31,1	34,3

Durante el ejercicio 2006 la cifra de ingresos del conjunto ha sido de 54,1 millones de €, con un aumento del 67,5% respecto al año anterior, y los beneficios de 2,0, correspondiendo fundamentalmente a NeCSa y Slisa.

Otras participaciones.

Adif participa directamente en otras sociedades como Príncipe Pío Gestión e Ineco, con una participación de 5% y del 22% respectivamente, y en otras entidades como la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Asimismo, a través de Comfersa participa indirectamente en otras 9 sociedades.





4.1. ACTIVIDADES DE I + D + i.

En desarrollo del Plan Estratégico de ADIF se creó la Dirección de Innovación Tecnológica, con un alcance horizontal en la organización, de manera que asumiera la investigación y el desarrollo de nueva tecnología en el conjunto de ADIF. El objetivo es poder integrar eficientemente estos desarrollos tecnológicos con el propio desarrollo de la infraestructura durante su construcción, mantenimiento y explotación.

Además de los beneficios esperados para la empresa tras la potenciación del desarrollo tecnológico, en un sentido externo, y como usuario final de los desarrollos tecnológicos en el sector ferroviario, Adif tiene la responsabilidad de contribuir a la disminución de los niveles de importación de tecnología, siendo responsable de dinamizar y catalizar el desarrollo tecnológico de las empresas nacionales. Además debe jugar un papel fundamental para el incremento de la inversión en I+D+i, en consonancia con las previsiones del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) del Ministerio de Fomento. Por último, y siendo consecuente con su Responsabilidad Social Corporativa, Adif debe llevar a cabo la transferencia de aquellos desarrollos tecnológicos realizados

que tengan una aplicación directa y positiva en otros sectores de la sociedad.

Como resultado de lo anterior Adif ha implementado los siguientes productos en las nuevas líneas de alta velocidad que se están construyendo:

- Sistema Da Vinci. Es una plataforma de gestión del tráfico ferroviario para las nuevas líneas de alta velocidad, que supone una evolución en la integración multidisciplinar del entorno ferroviario y se orienta hacia la gestión integral de procesos, sistemas y usuarios. Proporciona una visión global y una mejora continua de la explotación ferroviaria. Contempla la reunión de todos los sistemas de telemando, la planificación de la explotación, seguimiento de circulaciones en tiempo real, enrutamiento automático de trenes, sistema de información geográfico, ayuda a la regulación del tráfico, y permite la monitorización remota de todos los sistemas vía web. En octubre de 2006 fue adjudicado a la empresa Indra el contrato para la implementación del sistema Da Vinci en la red de metro de Medellín, percibiendo Adif un porcentaje en concepto de "royalty". Asimismo, conjuntamente con la empresa anterior se participa en un concurso público

en China para dotar de este sistema a 4.000 kms de líneas de alta velocidad. También se ha firmado un convenio de colaboración con Feve para el suministro del sistema.

- Detector de caída de objetos a la vía. Para detectar la caída de objetos a la vía o la aparición de obstáculos se ha adoptado una tecnología basada en la rotura de un cable de fibra óptica. El sistema supervisa cada lado de los puntos de instalación indicados mediante la instalación de barreras sensorizadas con un circuito de fibra óptica. Este desarrollo tecnológico, que ha sido instalado en los pasos superiores y bocas de túneles del tramo de alta velocidad Madrid-Lleida, a dado lugar a una patente que es propiedad de Adif. Asimismo, durante el año 2006 se ha trabajado en otros proyectos de desarrollo de nuevos diseños y sistemas de construcción de la infraestructura ferroviaria, entre los que destacan:
 - Sistema de predicción de vientos para líneas de alta velocidad. Este proyecto, denominado Eolo, pretende desarrollar una tecnología española propia que permita atender a los requerimientos específicos de seguridad en la circulación de trenes de alta velocidad, muy sensibles al viento lateral al combinarse la velocidad

de circulación con la baja masa de estos trenes. Ha sido aprobado dentro de la convocatoria TRACTOR del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

- Almacenador cinético de energía. El proyecto singular estratégico SA²VE, Sistema de Almacenamiento Avanzado de Energía: Aplicaciones al Transporte Ferroviario y al Sector Energético, tiene como función principal la de conseguir el aprovechamiento de la energía procedente del frenado eléctrico de los trenes por recuperación, así como la mejora de la curva de carga de la subestación. Este proyecto, que se está desarrollando en colaboración con el CEDEX y cuyas pruebas se realizarán en el año 2007, se instalará en subestaciones eléctricas de tracción. Se trata de una evolución del inicial ACE2 (Almacenador Cinético de Energía) desarrollado por Adif, en el cual participan ahora OPI's, Comunidades Autónomas, empresas tecnológicas y grandes empresas usuarias (Metro, Acciona, Iberdrola). El proyecto, que se enmarca en el Plan Nacional de Investigación Científica en la convocatoria de Proyectos Singulares Estratégicos (PSE) del Ministerio de Educación y Ciencia, actualmente se

encuentra en fase de construcción del prototipo del convertidor electrónico de potencia, llamado $\Omega+$ (Omega Plus), para la realización de pruebas a medio plazo.

- Herramientas auscultadoras de la infraestructura. Tanto para las líneas convencionales como de alta velocidad se están desarrollando herramientas dinámicas para la catenaria y para la vía. Además, en las líneas de alta velocidad se ausculta la calidad del servicio GSM-R y el estado de la plataforma y capas de asiento con la herramienta Georradar. Actualmente se encuentra en proyecto la auscultación de la baliza ERTMS y está previsto la incorporación de estas herramientas al tren auscultador de la infraestructura de alta velocidad (Talgo 330).
- Tramo de ensayo Olmedo-Medina del Campo. Sobre este tramo, que cuenta con los anchos de 1.435 y 1.668 mm, vía de tres carriles, catenaria apta para vía con tres carriles y doble tensión y cuya recta del tramo central permite alcanzar velocidades entre 220-240 km/h, se está realizando un proyecto de adecuación y preparación para la realización de pruebas de vía y material, con el objeto de que actúe como centro

tecnológico y de experimentación de la entidad y para su apertura a la industria, operadores y administraciones ferroviarias para efectuar ensayos y homologar equipos.

- Desarrollos ligados al cambiador de ancho de líneas. Se están desarrollando aplicaciones relativas a instalaciones que permitan la coexistencia de los dos tipos de tráfico, el convencional y el de altas prestaciones: catenaria bitensión, balizas ASFA en tramos de tres carriles y el proyecto de detección de posición de rueda al paso por instalaciones de cambio de ancho.

4.2. SEGURIDAD.

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

Seguridad en la circulación.

En el área de gestión de seguridad, destaca la investigación de los accidentes producidos, de los cuales se realizaron los correspondientes informes con análisis de sus causas y formulación de recomendaciones para evitar su repetición. Asimismo, se ha llevado a cabo actuaciones orientadas a la reducción de accidentes e incidentes, como inspecciones por los

equipos de seguridad en la circulación, visitas de seguridad por las distintas Direcciones y auditorías. En el área de nuevas tecnologías, las actuaciones más importantes se han centrado en la emisión de certificados de Seguridad en la Circulación, la publicación de las especificaciones técnicas y funcionales del Sistema Asfa Digital, producto de la evolución y desarrollo del sistema Asfa, y el inicio de la elaboración de una norma para regular el Sistema de Radiotelefonía Digital GSM-R en los nuevos equipos que se instalen en los trenes. En el área de reglamentación y normativa, destaca la puesta en servicio de nuevas líneas de alta velocidad: Madrid-Barcelona-Frontera Francesa y Málaga-Antequera-Santa Ana y la supresión de bloqueos telefónicos por BLA. Asimismo se ha elaborado el Proyecto del nuevo Reglamento General de Circulación.

Prevención de riesgos laborales.

El Comité de Dirección de Adif aprobó el "Plan de Accidentalidad Cero", con el objetivo de consolidar una mejora continua de los parámetros que miden la siniestralidad laboral en el ámbito temporal 2006 - 2010. Durante 2006 los objetivos del "Plan de Accidentalidad Cero" se han cubierto con éxito, alcanzándose un 34,14 % en el índice de incidencia, frente al 36,10 del objetivo; y un 0,99 % en el índice de gravedad frente

a un objetivo de 1,06. Asimismo, durante el año 2006 se han realizado reconocimientos médicos dirigidos a la vigilancia periódica de la salud de nuestros trabajadores y potenciado campañas preventivas. Por último mencionar que durante los meses de septiembre a diciembre de 2006, y como es preceptivo legalmente, nuestro Servicio de Prevención ha sido auditado por una entidad externa que ha evaluado de forma sistemática, documentada y objetiva la eficacia del sistema, concluyéndose que la organización preventiva de Adif es globalmente adecuada y cuenta con los recursos, cualificación y medios suficientes.

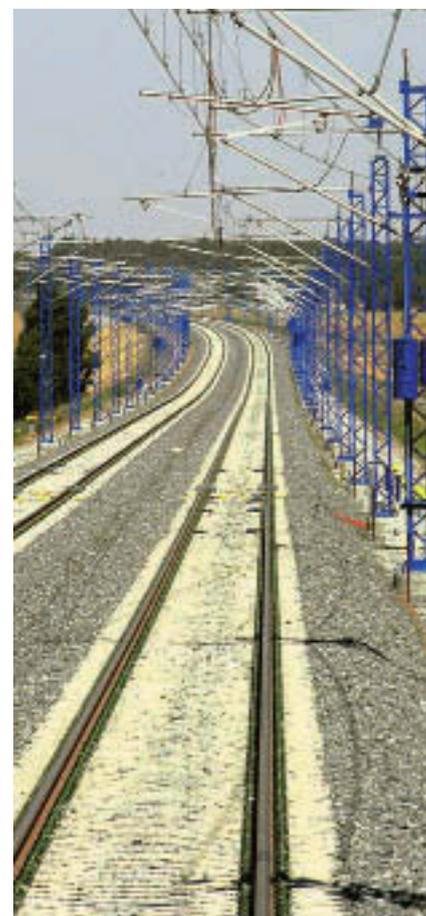
Protección civil y seguridad.

Entre las actuaciones más importantes llevadas a cabo cabe destacar el establecimiento de los requerimientos de protección y emergencia en dependencias y puntos críticos de las nuevas Líneas AVE (Túnel de Guadarrama y San Pedro, Túnel de Abdalajís, Túnel nuevo Chamartín-Pta del Sol- Atocha), y la revisión de los procedimientos de seguridad existentes, adaptándolos a las nuevas necesidades de seguridad de Adif.

Seguridad en las obras.

En relación con la seguridad en las obras se supervisan los estudios de seguridad y salud de los proyectos

constructivos y se aprueban los planos correspondientes a cada obra, los coordinadores de seguridad y salud velan por el cumplimiento por parte de los contratistas de las obras de la normativa vigente en esta materia y se presta asistencia a la Comisión de Seguimiento establecida en el Convenio existente entre Adif, los Sindicatos de la Construcción y la Confederación Nacional de Empresas Contratistas.





4.3. CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE.

Calidad.

En cumplimiento de los pliegos de prescripciones técnicas de los contratos de obras de construcción de las infraestructuras ferroviarias los contratistas presentan un Plan de Aseguramiento de la Calidad (PAC) de las obras, que es aprobado por la dirección técnica de las obras y cuyo cumplimiento es controlado con posterioridad por las Asistencias de Control de las Obras (ACO) dando lugar a la emisión de los informes correspondientes. Asimismo, la existencia de aspectos críticos motiva la realización de trabajos, como las pruebas de carga en los viaductos y la emisión de informes específicos. Otras tareas relacionadas con el ámbito de la calidad de las obras son: la redacción de nuevos manuales de calidad con la implantación progresiva del sistema de gestión de calidad y la supervisión de los proyectos básicos, proyectos constructivos, certificaciones finales y liquidaciones de las obras. Respecto de actuaciones que abarcan todos los ámbitos de la calidad cabe destacar la elaboración del documento "Plan Estratégico de Calidad y Medio Ambiente (PECYMA) 2006-2010" y la creación del Comité de Calidad y Medio Ambiente que ha facilitado el desarrollo e implantación de las políticas de Adif en estas materias.

La organización hace una apuesta seria por un modelo integral de Excelencia en la Gestión, basado en los estándares de EFQM, al contemplarla como Iniciativa Clave para el desarrollo del PEA. Durante el año 2006, se ha elaborado el procedimiento correspondiente y se ha culminado la elaboración de la Guía de Autoevaluación, la cual, junto con la aplicación informática puesta en servicio para pruebas de producción y la formación como evaluadores del modelo EFQM a 35 personas, son base del desarrollo de Autoevaluaciones en las Áreas de Actividad, primera fase del diagnóstico de la situación actual para la implantación del modelo integral de gestión.

Medioambiente.

El Real Decreto Legislativo 1.302 /1986, modificado por la Ley 6/2001, dispone que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Real Decreto deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental. En cumplimiento de las normativas para cada obra se elabora el Estudio de Impacto Ambiental que, tras someterse al trámite de información pública y formulación de alegaciones, da lugar a la Declaración de Impacto



Ambiental (DIA) que emite y publica el Ministerio de Medio Ambiente donde se valoran las medidas correctoras de impacto ambiental y el plan de vigilancia ambiental. La DIA, que es de obligado cumplimiento, se incorpora a los proyectos constructivos dando lugar a diversas partidas en los contratos de construcción de las infraestructuras destinadas, entre otras, a evitar la contaminación de aguas, tratamiento de los residuos excedentes de las obras civiles, disminuir la contaminación acústica en lugares críticos y proteger la fauna y la flora.

En el plano organizativo, destacar la figura de los Directores Ambientales de las Obras (DAO) cuya actuación se realiza de manera coordinada, pero independiente, de los equipos de realización de proyectos y dirección facultativa de las obras, al objeto de garantizar la eficacia del sistema. Asimismo, están suscritos diversos convenios con asociaciones conservacionistas con objeto de hacer compatible el establecimiento de nuevas infraestructuras con la conservación del medio ambiente y minimizar el impacto de su actividad sobre determinados hábitat.

En el ámbito de la administración de las infraestructuras ferroviarias cabe destacar las actuaciones emprendidas por Adif para adecuarse a las recientes normativas en materia de ruido, sobre la cual, y en desarrollo del convenio

de colaboración suscrito con el Centro de Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) en el año 2005, se ha efectuado un mapa piloto estratégico de ruido que ha permitido ajustar la metodología que servirá en 2007 para efectuar los mapas estratégicos de ruido correspondientes a los grandes ejes ferroviarios por los que circulan más de 60.000 trenes anuales, cumpliendo así con lo estipulado en la Ley del ruido de 2003.

En la Memoria de Sostenibilidad según criterios GRI, que está previsto publicar en el presente ejercicio, se incluirá una memoria medioambiental donde se recogerán de una manera más extensa y detallada todas las actividades realizadas por Adif en materia de medio ambiente durante el año 2006.

4.4. RECURSOS HUMANOS.

Desarrollo de la nueva estructura organizativa de Adif

A partir de las directrices del Plan Estratégico 2006-2010 se aprobó una nueva estructura adaptada a los retos y objetivos de dicho plan. En el nuevo modelo organizativo se incorporó el área de Planificación Estratégica y se identificaron tres grandes áreas: Grandes Proyectos de Alta Velocidad, Desarrollo de la Infraestructura y Explotación de la Infraestructura. Se creó la figura del Director de Línea





de Alta Velocidad que depende directamente de Presidencia y funcionalmente de las Direcciones Generales de Grandes Proyectos de Alta Velocidad y de Desarrollo de la Infraestructura, en función de la fase de desarrollo del proyecto, con la misión de garantizar la integridad de todo el proceso constructivo de las nuevas infraestructuras de alta velocidad, desde la fase de proyecto hasta la puesta en explotación.

Asimismo, se reestructuran las áreas corporativas y operativas de la empresa con el nombramiento de los responsables y el desarrollo completo de la nueva estructura organizativa, se continúa la incorporación de profesionales con perfiles de conocimientos necesarios para afrontar los retos del plan estratégico, mediante la oferta de empleo público anual, y se desarrollan convocatorias para la incorporación de personas a la estructura de apoyo aprovechando los recursos internos existentes y potenciando el desarrollo personal y profesional, buscando la mejora y actualización permanente de nuestros recursos.

Plan de desarrollo directivo.

En el año 2006 se ha articulado el perfil directivo en torno a tres variables, que es necesario conocer, como primer paso para mejorar su gestión: conocimientos y experiencia,

capacidades/competencias, y desempeño. El conocimiento de estas tres variables nos permitirá mejorar la adecuación y agilidad en la gestión del mapa directivo (área organizativa/ nivel de responsabilidad) de Adif. En el ámbito de los conocimientos y experiencia se ha implantado el nuevo "currículum vitae". Una herramienta que alcanza a todos los profesionales de Adif y proporciona una estructura homogénea que facilita la gestión de los conocimientos y experiencia de cada profesional. El objetivo de esta nueva herramienta es el de mejorar la gestión de los procesos de recursos humanos en las áreas de selección, organización, formación y desarrollo. En cuanto a las otras dos variables que configuran el perfil directivo, capacidades/competencias y desempeño, se ha trabajado durante el año 2006 en el análisis y diseño del modelo conceptual que incorpora diccionario de competencias, metodología de aplicación y herramienta de gestión lo que permitirá plasmarlo en experiencias concretas durante el año 2007.

Se ha abordado el Plan de continuidad en la gestión para dar respuesta a la gestión de puestos directivos ocupados por aquellas personas que debido a su edad, tengan la posibilidad de acogerse al Plan social 2006-2010. Los puestos identificados como prioritarios pertenecen a la Estructura

de Dirección de Adif, Directores y Gerentes, con responsabilidades de especial relevancia para la empresa. En paralelo se han detectado candidatos con potencial que se incorporarán a planes de desarrollo específicos, que les permita estar en la mejor posición para acceder a los puestos en los que se produzcan vacantes, minimizando los efectos de una ruptura en la gestión y permitiendo que el conocimiento de los más experimentados permanezca en la organización.

El Plan de Recursos Humanos.

Durante el 2006 una de las iniciativas estratégicas desarrolladas ha sido el Plan de necesidades_ que contiene acciones dirigidas al ajuste de los recursos humanos,

con los objetivos de rejuvenecer la plantilla, incrementar la productividad por empleado, y equilibrar los recursos humanos funcionales y geográficamente.

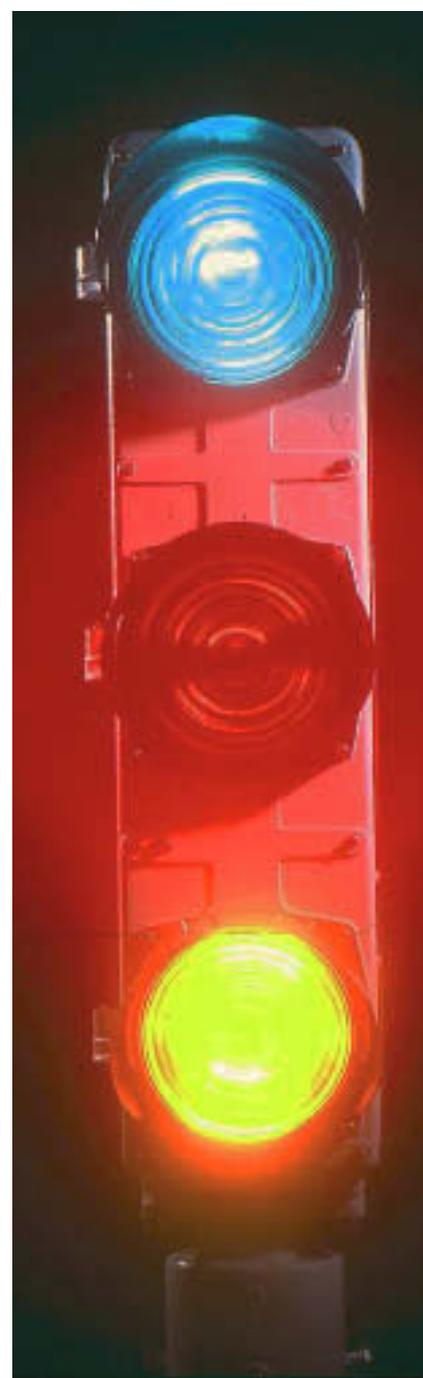
Está compuesto por el Plan social y la Oferta de empleo público.

El 24 de febrero se firmó con la representación del personal, el Plan social de Adif hasta 2010, del que forma parte el Plan de prejubilaciones y bajas incentivadas, con la previsión de 2.500 bajas estimadas a 31 de diciembre de 2010. La aprobación por parte del Ministerio del Expediente de regulación de empleo (ERE), se produjo el día 9 de marzo de 2006. Desde el 1 de abril hasta el 31 de diciembre se habían conseguido 451 adhesiones con la siguiente distribución:

	ESTRUCTURA	MMII y C P.	OPERATIVO	TOTAL
Prejubilaciones	57	72	300	429
B. Incentivadas	3	2	17	22
TOTAL	60	74	317	451

La Oferta de empleo público es la herramienta complementaria al Plan social al permitir la sustitución de trabajadores prejubilados que ocupan puestos de alto valor añadido. A comienzos de 2006, se incorporaron a sus puestos de trabajo los 50 trabajadores procedentes de la Oferta de empleo

público de 2005: 25 técnicos titulados y 25 montadores eléctricos de instalaciones de seguridad. La Oferta de empleo público aprobada para el año 2006 ha sido de 120 plazas, con un incremento del 140% sobre la del año anterior. La distribución se realizó atendiendo a las necesidades detectadas por



todas las áreas de la empresa, prestando especial atención a la cobertura de necesidades de la nueva estructura organizativa diseñada en el Plan Estratégico.

Otros temas.

Formación. La formación directiva engloba los programas y actividades que dan respuesta a las necesidades del colectivo profesional integrado por las Estructuras de Dirección y Apoyo. Como iniciativas singulares en este campo desarrolladas en el año 2006, cabe citar el diseño y puesta en funcionamiento de dos programas formativos dirigidos a la Estructura de Dirección: Programa nuevos gestores, dirigido a directivos y pre-directivos juniors, y Programa perfeccionamiento directivo, dirigido a directivos seniors que serán los principales impulsores del cambio al nuevo modelo de gestión.

Sistema de gestión integrada de Recursos Humanos. Como resultado del análisis conjunto realizado por las áreas de Recursos Humanos de Adif y Renfe-Operadora, destinado a realizar el proceso de segregación de los procesos clave, se constató la necesidad de disponer de un Sistema integrado de Recursos Humanos (ERP) que pudiera ser incorporado a la estrategia global de los sistemas de información de Adif, incorporándose

al Plan director de sistemas de información de Adif. El sistema seleccionado fue SAP, iniciándose la fase de análisis y desarrollo de los módulos de organización, administración, nóminas, formación y prevención de riesgos laborales. El grado de avance en los desarrollos ha seguido el calendario previsto durante el año 2006, lo que permitirá la puesta en explotación de alguno de estos módulos a lo largo de 2007.

Cuadro de mando. Se trata de una herramienta que permite disponer de la información necesaria para el seguimiento y control de los principales indicadores de gestión de Recursos Humanos. Ha sido desarrollada en entorno WEB e incorporada a la página INICIA a disposición de los responsables de Recursos Humanos de la empresa. Durante el año 2006 se han desarrollado nuevas funcionalidades: Expediente de Regulación de Empleo, Cuenta de Resultados de Gastos de Personal y Presupuesto de Gastos de Personal. Este módulo permite realizar cálculos bajo distintas hipótesis presupuestarias, permitiendo elaborar distintos escenarios en función de los recursos humanos previstos desde el nivel de centro de coste hasta el nivel Empresa. Incorpora distintos tipos de cálculo de estándares de gastos/presupuesto.

Clasificación profesional. Durante el ejercicio se han continuado las negociaciones sobre la futura clasificación profesional en Adif, alcanzándose acuerdos parciales sobre las competencias de los diferentes grupos funcionales. La empresa ha realizado además la definición del marco de grupos funcionales, competencias y normas de movilidad, para su futura negociación.

Plan de comunicación interna.

Se ha puesto en marcha del Plan director de comunicación interna de Adif, desarrollando durante el año diversas actividades como la convención de directivos (Toledo, 6 de junio) y los dos encuentros de empresa (Tarragona, 4 y 5 de octubre y Málaga, 15 y 16 de noviembre). Asimismo se ha realizado dos suplementos de la revista "Líneas" para reforzar los cambios acometidos en la empresa: "Nuevo Modelo de Gestión" y "Plan Estratégico", y se ha llevado a cabo nuevos diseños y renovación completa de contenidos de la revista "Líneas".

Cuadros de distribución de trabajadores.

Los datos a 31 de diciembre de 2006 por áreas de gestión y grupos profesionales son:

ÁREAS DE GESTIÓN	EFFECTIVOS
Presidencia	11
D.G. de Seguridad, Organización, RR.HH	498
D.G. Económico Financiera y de Control	602
D.G. de Planificación Estratégica	54
D.G. de Explotación de la Infraestructura	7.561
D.G. de Desarrollo de la Infraestructura	5.193
D.G. de Grandes Proyectos de Alta Velocidad	144
Dirección de Comunicación y Relaciones Exteriores	39
Secretaría General y del Consejo	33
Otros	152
TOTAL	14.287

GRUPOS PROFESIONALES	EFFECTIVOS
Personal operativo	10.205
Mandos intermedios	2.405
Estructura de apoyo	704
Estructura de dirección	828
Alta dirección	40
Otros	105
TOTAL	14.287

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

ANTIGÜEDAD	%
Entre 0 y 12 años	3,9
Entre 13 y 19 años	7,4
Entre 20 y 27 años	64,5
Entre 28 y 35 años	17,7
Más de 36 años	6,5

EDAD	%
Hasta 25 años	0,40
Entre 26 y 30 años	0,70
Entre 31 y 35 años	1,34
Entre 36 y 40 años	8,89
Entre 41 y 45 años	30,35
Entre 46 y 50 años	29,53
Entre 51 y 55 años	18,01
Entre 56 y 60 años	9,81
Más de 61 años	0,97

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

C. AUTÓNOMA	EFFECTIVOS
Andalucía	1.924
Aragón	707
Asturias	318
Cantabria	178
Castilla y León	1.835
Castilla La Mancha	821
Cataluña	1.765
Extremadura	311
Galicia	708
Madrid	3.326
Murcia	221
Navarra	213
País Vasco	680
La Rioja	79
Comunidad Valenciana	1.202
TOTAL	14.287



4.5. CONVENIOS CON RENFE OPERADORA.

La finalidad de los convenios es asegurar la continuidad en la prestación de los servicios considerados imprescindibles desde el punto de vista empresarial y que, hasta la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, se proporcionaban en el seno de una única empresa, Renfe. La elaboración de estos convenios se enmarca, además, dentro de la política de la Unión Europea de alcanzar niveles de calidad estratégicos, en aras de la búsqueda de la competitividad del ferrocarril y de la potenciación de los tráficos, tanto de mercancías como de viajeros, dentro de un sistema liberalizado de transporte ferroviario. Los acuerdos parten de la situación que se registraba a 31 de diciembre de 2004, y tienen como objetivo mantener, en un primer momento, el status quo existente en esa fecha para, inmediatamente después, avanzar en el logro de objetivos mucho más exigentes. Con esta decisión se pretende evitar distorsiones que pudieran menoscabar el servicio último que se presta a los clientes. Todos los convenios recogen una serie de indicadores objetivos y específicos por cada materia, que deben permitir una ponderación realista del cumplimiento de los niveles de calidad comprometidos por cada una de las partes.

El Acuerdo de nivel de servicio, que podría considerarse el convenio de referencia puesto que actúa de marco para el resto, establece una serie de indicadores objetivos relacionados tanto con la planificación del servicio como con la calidad de servicio final prestado (puntualidad, regularidad, incidentabilidad, calidad de vía). Para la regulación y gestión de los servicios en las estaciones de viajeros, se han suscrito tres convenios. Uno de ellos abarca a las denominadas "Estaciones multioperador" y otro a las estaciones con servicio prácticamente en exclusiva de Cercanías y el último engloba a las estaciones utilizadas básicamente por Regionales. El suministro energético para garantizar la tracción y las telecomunicaciones, es decir, la telefonía móvil y fija, y los nudos de comunicaciones, también pasan a ser regulados por sendos convenios. Los cinco restantes convenios se refieren a diversos aspectos: ayuda en caso de accidentes, mantenimiento del parque de material de Mantenimiento de Infraestructuras de Líneas Convencionales, el mantenimiento de los tractores de Terminales de Mercancías, el transporte por ferrocarril de los materiales que Mantenimiento de Líneas Convencionales precisa para el desarrollo de su labor y el último relacionado con servicios de tracción para el servicio de Circulación. Durante el año 2006, se ha

continuado en la línea iniciada en 2005, con la firma de nuevos convenios relacionados con la utilización conjunta de los sistemas de información, la prestación de servicios de tracción y personal de conducción en las líneas de ancho UIC, el mantenimiento de instalaciones en los talleres y playas de vía de Cerro Negro, La Sagra y Santa Catalina, el suministro de energía para usos distintos de tracción (UDT), el referido a los títulos de transporte ferroviario utilizados por el personal y beneficiarios de ADIF, y la prestación de servicios de vigilancia y seguridad en los denominados "Centros de Seguridad" durante los años 2006 y 2007.

4.6. OTROS CONVENIOS Y ACUERDOS DE COLABORACIÓN.

Además de los convenios con Renfe Operadora durante el ejercicio 2006 ADIF ha formalizado convenios y acuerdos de colaboración con otras entidades integrantes del sector público, entre los que se encuentran:

- Convenios con Ayuntamientos para la mejora de la integración del ferrocarril en los términos municipales y realización de diversas obras y servicios relacionados con las infraestructuras ferroviarias: Mieres,

Sabadell, Pamplona, Tortosa y Sitges.

- Convenios urbanísticos con Ayuntamientos: Canfranc, Cartagena, Granollers, León, Villanueva de la Serena, Requena, Cuenca, Langreo y Lugo.
- Para la remodelación de la red arterial ferroviaria en Murcia y Cartagena, convenios entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno de la Región de Murcia, Adif y los Ayuntamientos.
- Convenios de colaboración con Universidades y centros de investigación: Universidad Politécnica de Madrid, Universidad de León y con el Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT).
- Convenios específicos de colaboración en materia de prevención y lucha contra incendios forestales: Junta de Extremadura, Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, Comunidad Autónoma de Madrid.
- Convenios para la creación de vías verdes con los Ayuntamientos de: Merindades (Burgos), Rota (Cádiz), Chipiona (Cádiz) y Almería.





Consejo de Administración.

PRESIDENTE:

Sr. D. Antonio González Marín.

VOCALES:

Sra. D^o. Carmen Alcaide Guindo.

Sr. D. José Juan Blasco Lang.

Sr. D. Juan Carlos Cáceres Díez.

Sr. D. Diego Chacón Ortiz.

Sr. D. Luis de Santiago Pérez.

Sr. D. Juan Antonio Garde Roca.

Sr. D. Juan José Granado Martín.

Sr. D. Fernando Gurrea Casamayor.

Sr. D. Antonio Lanchares Asensio.

Sr. D. Juan Angel Mairal Lacoma.

Sr. D. Eduardo Molina Soto.

Sr. D. Fernando Palao Taboada.

Sr. D. Fernando Puig de la Bellacasa y Aguirre.

Sra. D^o. Mercedes Rodríguez Arranz.

Sr. D. Antonio Serrano Rodríguez.

Sr. D. Miguel Angel Cilleros Sánchez.

Sra. D^o. Encarnación Vivanco Bustos.

Sr. D. José Antonio Zamora Rodríguez.

SECRETARIA:

Sra. D^o. María Rosa Sanz Cerezo.

Dirección.

PRESIDENTE:

Sr. D. Antonio González Marín.

SECRETARIA GENERAL

Sra. D^o. María Rosa Sanz Cerezo.

DTOR. GRAL. SEGURIDAD, ORGANIZACIÓN, RR.HH.

D. Mariano Garrido García.

DTOR. GRAL. ECONÓMICO FINANCIERA Y DE CONTROL.

D. Ricardo Bolufer Nieto.

DTOR. GRAL. DE GRANDES PROYECTOS DE ALTA VELOCIDAD

D. Luis Pérez Fábregat.

DTOR. GRAL. DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA.

D. Rafael López González.

DTOR. GRAL. DE DESARROLLO DE LA INTRAESTRUCTURA.

D. Manuel Sánchez Doblado.

DTOR. GRAL. DE EXPLOTACIÓN DE LA INTRAESTRUCTURA.

D. Manuel Benegas Capote

DTOR. COMUNICACIÓN Y RR.EE.

D. Henry Alexis Pryzbyl Vivas.







MINISTERIO
DE ECONOMÍA
Y HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA Y
PRESUPUESTOS

INTERVENCIÓN GENERAL DE
LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

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

**Informe de Auditoría de las Cuentas Anuales
Ejercicio 2006**

(Intervención Delegada)



ÍNDICE

	Página
1. INTRODUCCIÓN.....	2
2. OBJETIVO Y ALCANCE DEL TRABAJO	2
3. RESULTADOS DEL TRABAJO	3
4. OPINIÓN.....	5
5. CONCORDANCIA DEL INFORME DE GESTIÓN Y DEL INFORME DEL ARTÍCULO 129.3 DE LA LEY GENERAL PRESUPUESTARIA.....	5

ANEXOS

ANEXO A Cuentas anuales del ejercicio 2006

ANEXO B Informe de Gestión

ANEXO C Informe del artículo 129.3 de la Ley General Presupuestaria

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) el 25 de junio de 2007 y fueron puestas a disposición de esta Intervención Delegada el día siguiente al de su formulación.

El trabajo de auditoría 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. 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.

El trabajo de Auditoría ha sido realizado de acuerdo con las Normas de Auditoría del Sector Público.

2. OBJETIVO Y ALCANCE DEL TRABAJO

El objetivo de nuestro trabajo es comprobar si las cuentas anuales examinadas representan en todos los aspectos significativos la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados 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 2006, la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria de Adif correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

M De acuerdo con la legislación vigente se presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación y de la cuenta de pérdidas y ganancias, además de las cifras del ejercicio 2006, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2006. Con fecha 16 de octubre de 2006, esta Intervención Delegada emitió un informe de auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 2005, en el que expresó una opinión favorable con salvedades.

En el desarrollo de nuestro trabajo se han producido las limitaciones en la aplicación de las normas y procedimientos de auditoría descritas en los apartados 3.1 y 3.2 de Resultados del trabajo.

3. RESULTADOS DEL TRABAJO

Durante el desarrollo de nuestro trabajo se han puesto de manifiesto los siguientes hechos y circunstancias que podrían afectar a la imagen fiel de las cuentas anuales examinadas:

Limitaciones al alcance

- 3.1 Como se se explica en la nota 5(b) de la memoria adjunta, durante los ejercicios 2005 y 2006 Adif ha realizado ciertas obras de reposición y mejora en las infraestructuras ferroviarias integradas en la red de interés general de titularidad del Estado, reconociendo un derecho de cobro con la Administración General del Estado (AGE) por los importes invertidos en las

mencionadas obras. El Contrato – Programa 2007-2010, de fecha 16 de febrero de 2007, firmado entre la AGE y Adif, recoge en su cláusula 10, que la AGE realizará una aportación a Adif de 895.567 miles de euros, IVA incluido, con objeto de dar cobertura presupuestaria a las mencionadas obras de reposición y mejora, una vez que se haya procedido a su liquidación conforme al procedimiento establecido en el propio Contrato – Programa. Según dicho procedimiento, la propuesta de liquidación debe ser aprobada por la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa, que la remitirá a la IGAE para que realice el oportuno informe de control, requisitos estos necesarios para que pueda determinarse la cantidad exacta a liquidar y pagar.

M
A la fecha de emisión de este informe, aún no se ha preparado la propuesta de liquidación de las obras efectuadas ni se ha constituido la mencionada Comisión de Seguimiento, por lo que el procedimiento de liquidación mencionado en el párrafo anterior se encuentra pendiente de ejecución. En estas circunstancias, no nos es posible concluir sobre la exactitud de la cuenta a cobrar al Estado por este concepto que, según los registros contables de Adif al 31 de diciembre de 2006, una vez descontadas ciertas cantidades ya cobradas de otros organismos, asciende a 586.227 y 172.999 miles de euros a corto y largo plazo, respectivamente.

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

A 31 de diciembre de 2006 Adif continúa con el proceso de valoración de los terrenos que a dicha fecha aún no tiene registrados contablemente en su inmovilizado material, aquellos sobre los que se ubican los recintos ferroviarios y los correspondientes a la línea que tiene adscrita por la Ley del Sector Ferroviario, por lo que no conocemos el efecto que sobre las cuentas anuales adjuntas del ejercicio 2006 tendría su registro contable.

4. OPINIÓN

En nuestra opinión, excepto por las limitaciones al alcance de nuestro trabajo descritas en los apartados 3.1 y 3.2 de Resultados del trabajo, las cuentas anuales de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, correspondientes al ejercicio 2006, representan en todos los aspectos significativos la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Entidad y contienen la información necesaria para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con las normas y principios contables que son de aplicación.

5. CONCORDANCIA DEL INFORME DE GESTIÓN 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 consideren 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.

Madrid, 5 de julio de 2007

EL INTERVENTOR DELEGADO,

Fdo.: Jesús Castejón García





ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2006



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Balances de Situación

31 de diciembre de 2006 y 2005

(Expresados en miles de euros)

	2006	2005	Pasivo	
Inmovilizado				
Gastos de establecimiento (Nota 3 (a))	2.803	1.447		
Inmovilizaciones inmateriales (Nota 4)	29.317	34.796		
Inmovilizaciones materiales (Nota 4)	16.797.740	14.422.748		
Inmovilizaciones financieras (Nota 5)	1.167.195	832.664		
Deudores por operaciones de tráfico a Largo Plazo (Nota 6b)	26.066	36.817		
Total inmovilizado	18.023.121	15.328.472		
Gastos a distribuir en varios ejercicios (Nota 3 (e))	1.275	1.657		
Activo circulante				
Existencias	66.496	44.217		
Deudores (Nota 6)	3.033.491	689.617		
Inversiones financieras temporales (Nota 7)	3.226.695	3.461.049		
Tesorería	233.652	503.159		
Ajustes por periodificación	36	6.204		
Total activo circulante	6.560.370	4.704.246		
Total activo	24.584.766	20.034.375		
Fondos propios (Nota 8)				
Aportación patrimonial				
Reservas				
Resultados de ejercicios anteriores				
Resultado del ejercicio				
Total fondos propios	12.642.266	10.880.508		
Ingresos a distribuir en varios ejercicios (Nota 9)	6.927.048	4.977.582		
Provisiones para riesgos y gastos (Nota 10)	159.894	73.752		
Acreeedores a largo plazo	3.028.111	2.099.800		
Deudas con entidades de crédito (Nota 11)	13.350	15.537		
Otros acreedores	1.889	1.889		
Desembolsos pendientes sobre acciones no exigidos (Nota 5 (a))				
Total acreedores a largo plazo	3.043.350	2.117.226		
Acreeedores a corto plazo	80.562	100.966		
Deudas con entidades de crédito (Nota 11)	358.128	341.512		
Acreedores comerciales	1.326.873	1.515.321		
Otras deudas no comerciales (Nota 12)	2.105	1.783		
Ajustes por periodificación				
Total acreedores a corto plazo	1.767.668	1.959.582		
Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo (Nota 10)	44.540	25.725		
Total pasivo	24.584.766	20.034.375		

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales de 2006.



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Cuentas de Pérdidas y Ganancias para los ejercicios terminados en
31 de diciembre de 2006 y 2005
(Expresadas en miles de euros)

	2006	2005
GASTOS		
Gastos de explotación		
Aprovisionamientos	154.357	147.219
Gastos de personal (Nota 16)	629.972	562.575
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado (Nota 3(a), (e) y 4)	149.939	130.182
Variación de las provisiones de tráfico	(1.096)	10.620
Otros gastos de explotación (Nota 17)	952.212	1.084.313
Total gastos de explotación	1.885.384	1.934.909
Beneficios de explotación		
Gastos financieros		
Gastos financieros y gastos asimilados (Nota 18)	87.285	45.048
Diferencias negativas de cambio		182
Total gastos financieros	87.285	45.230
Resultados financieros positivos	34.251	28.408
Pérdidas y gastos extraordinarios		
Variación de las provisiones de inmovilizado inmaterial, material y cartera de control	10.115	9.277
Pérdidas procedentes del inmovilizado inmaterial, material y cartera de control	1.648	408
Gastos extraordinarios	29.160	7.916
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	15.301	3.268
Total pérdidas y gastos extraordinarios	56.224	20.869
Resultados extraordinarios positivos (Nota 20)	9.006	18.487
Beneficios antes de impuestos		
BENEFICIOS DEL EJERCICIO	-	-
GASTOS		
Ingresos de explotación		
Importe neto de la cifra de negocios (Nota 14)	1.142.724	1.214.308
Trabajos efectuados por la empresa para el inmovilizado	9.648	11.388
Otros ingresos de explotación (Nota 15)	605.468	551.636
Total ingresos de explotación	1.757.840	1.777.332
Pérdidas de explotación	127.544	157.577
Ingresos financieros		
Ingresos de participaciones en capital	16.686	1.928
Otros intereses e ingresos asimilados (Nota 19)	103.899	71.706
Diferencias positivas de cambio	951	4
Total ingresos financieros	121.536	73.638
Resultados financieros negativos	-	-
Perdidas de actividades ordinarias	93.293	129.169
Beneficios e ingresos extraordinarios		
Subvenciones de capital transferidas al resultado del ejercicio (Nota 9)	33.920	22.337
Ingresos extraordinarios	3.644	4.540
Ingresos y beneficios de otros ejercicios	27.666	12.479
Total beneficios e ingresos extraordinarios	65.230	39.356
Resultados extraordinarios negativos	-	-
Pérdidas antes de impuestos	84.287	110.682
Impuesto sobre Sociedades		
PERDIDAS DEL EJERCICIO	84.287	110.682

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales de 2006.

(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.

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 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) Aportaciones del Estado

La Ley 30/2005, de 29 de diciembre, que aprobó los Presupuestos Generales del Estado (en adelante, PGE) para el año 2006, incluye una consignación de crédito a favor de ADIF por un importe total de 1.850.477 miles de euros, que se ha registrado contablemente como aportación patrimonial en los fondos propios de la Entidad.

Asimismo, la Ley 42/2006, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2007, establece una consignación de crédito a favor de ADIF en concepto de aportación patrimonial por un importe total de 1.204.000 miles de euros.

(c) Convenio para la gestión y el mantenimiento de la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado

En desarrollo de la encomienda de administración de la Red de Titularidad del Estado establecida en la disposición adicional cuarta del Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de ADIF, esta entidad pública empresarial, el Ministerio de Economía y Hacienda y el Ministerio de Fomento suscribieron un convenio para la gestión y el mantenimiento de la mencionada Red Ferroviaria de Titularidad del Estado con fecha 28 de febrero de 2006 y efectos desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre de 2006.

Las principales estipulaciones del referido Convenio se resumen a continuación:

- ADIF se compromete a realizar el mantenimiento y explotación de la red de infraestructuras ferroviarias de titularidad del Estado, así como la gestión de sus sistemas de control, de circulación y de seguridad.
- El Estado efectuará una aportación económica máxima al ADIF, como contraprestación por los servicios anteriores, de 635.395 miles de euros IVA excluido (véase nota 14).
- La citada contraprestación será abonada a la presentación por ADIF de las correspondientes facturas y por los importes debidamente certificados, que incluirán los gastos en que incurran para su prestación las Direcciones Ejecutivas de Mantenimiento de Infraestructura y Circulación y la Dirección de Seguridad en la Circulación en concepto de gastos de personal, suministros, servicios externos, así como la parte correspondiente de gastos corporativos.

(d) Contrato – Programa

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

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

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

- Lograr el siguiente resultado de ADIF:

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

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

	(Miles de Euros)					
	Cierre 2005	Previsión 2006	Contrato Programa			
			2007	2008	2009	2010
PLANTILLA ADIF	14.744	14.502	14.291	14.053	13.811	13.349

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

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

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

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

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

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

Las aportaciones para inversiones en la Red de Titularidad 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 correspondientes a este concepto, se comprometerán en el ejercicio presupuestario en el que se establezcan las correspondientes consignaciones. Con carácter previo 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. En los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2007 se ha consignado un importe total de 680.024 miles de euros, IVA incluido para la Red Convencional del Estado. Se ha consignado igualmente un total de 269.977 miles de euros, IVA incluido por el capítulo relativo al tramo Ourense-Santiago, que está previsto se integre en la Red de Titularidad del Estado (véase nota 4(b)).

- Para la financiación de la red ferroviaria de titularidad de ADIF está prevista la siguiente programación de aportaciones patrimoniales del Estado para el período 2007- 2010, que se completa con la previsión de autorizaciones de endeudamiento incluidas, también, en el cuadro que se muestra a continuación:

	Miles de euros			
	2007	2008	2009	2010
Aportaciones patrimoniales	1.204.000	1.352.277	352.587	500.000
Endeudamiento	704.723	700.000	300.000	800.000

- También asume la AGE la obligación de abonar en el ejercicio 2008 los derechos de cobro correspondientes a la liquidación de las aportaciones del Estado a Renfe durante el período 2001 – 2004 por importe de 132.939 miles de euros (véase apartado (e) siguiente y nota (5b)) y la liquidación del intercambio de activos entre el Estado y Renfe efectuado en el ejercicio 2004 como consecuencia de la LSF y del Real Decreto Ley 7/2004, de 27 de septiembre, cuyo importe asciende a 91.931 miles de euros, (véase nota (5b)).
- Se establece una Comisión de Seguimiento del Contrato - Programa formada por tres representantes de cada uno de los organismos firmantes del mismo, Ministerios de Economía y Hacienda y Fomento y ADIF, cuyas funciones serán las siguientes:
 - ✓ Controlar la ejecución del Contrato – Programa.
 - ✓ Conocer, y aprobar si procede, las conclusiones de los grupos de trabajo que se hubiesen creado como consecuencia del Contrato – Programa.
 - ✓ Aprobar las propuestas anuales de liquidación de las aportaciones económicas y llevar un control del saldo resultante de las mismas con respecto a las dotaciones consignadas en los Presupuestos Generales del Estado.
 - ✓ Informar anualmente a la Comisión Delegada de Asuntos Económicos del cumplimiento de los objetivos del Contrato – Programa.
 - ✓ Interpretar el Contrato – Programa.

- ✓ Aquellas otras que se deriven del Contrato – Programa o le sean conferidas por el Gobierno.
- Asimismo, se establece un procedimiento de liquidación de las aportaciones económicas de la AGE, siendo la Comisión de Seguimiento la responsable de emitir el informe de liquidación que tendrá carácter anual, realizándose la liquidación definitiva a la finalización del Contrato- Programa. La liquidación será efectuada, con base en la propuesta presentada por ADIF una vez sometida al informe de 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.

A la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales está pendiente de constituirse la citada Comisión de Seguimiento, no habiéndose emitido el informe de liquidación correspondiente a las inversiones para la Red de titularidad del Estado para los ejercicios 2005 y 2006. La Entidad estima que de la mencionada liquidación no se pondrán de manifiesto diferencias significativas respecto a las cifras consideradas en estas Cuentas Anuales.

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.

- (e) Liquidación de las aportaciones del Estado a Renfe durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2001 y el 31 de diciembre de 2004.

Mediante la Orden PRE/676/2006, de 6 de marzo, el Ministro de la Presidencia ha determinado, en cumplimiento de la disposición adicional novena del Real Decreto 2387/2004, de 30 diciembre, por el cual se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, los criterios para la liquidación de las aportaciones del Estado a RENFE durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2001 y el 31 de diciembre de 2004.

En aplicación de los citados criterios, con fecha 17 de mayo de 2006, ADIF y Renfe-Operadora remitieron al Ministerio de Fomento la propuesta de liquidación de las aportaciones del Estado a Renfe para el periodo 2001-2004, de la cual resulta un derecho de cobro a favor de ADIF frente al Estado por importe de 132.939 miles de euros, (véase nota 5(b)).

Con fecha 19 de julio de 2006, la Intervención General de la Administración del Estado ha emitido su informe de control financiero sobre la liquidación de las aportaciones del Estado a Renfe en el periodo 2001-2004, dando su conformidad a la propuesta de liquidación formulada por ADIF y Renfe-Operadora.

(f) Asignación de bienes, derechos y obligaciones de RENFE a la entidad pública empresarial Renfe-Operadora

De acuerdo con lo descrito en los apartados anteriores de esta nota 1, según lo establecido en la LSF, con fecha 1 de enero de 2005, se ha llevado a cabo la reordenación del sector público ferroviario mediante el siguiente proceso:

- RENFE pasa a denominarse ADIF.
- El GIF se extingue, subrogándose ADIF en todos sus derechos y obligaciones, así como en los bienes de dominio público o patrimoniales adscritos o pertenecientes a dicha entidad.
- Se crea la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora, por segregación de la rama de actividad de servicios de transporte ferroviario.

De acuerdo con la disposición adicional tercera de la LSF, la nueva entidad Renfe-Operadora ha integrado en su plantilla al personal de RENFE vinculado con la prestación del servicio de transporte, así como aquel que es necesario para su puesta en marcha y funcionamiento. El resto del personal de RENFE se ha mantenido en la plantilla de ADIF.

Asimismo, en las disposiciones primera y tercera de la LSF, se establece que mediante Orden Ministerial de Fomento se determinarán los bienes muebles e inmuebles que, habiendo pertenecido o estado adscritos a la RENFE deben pertenecer a Renfe-Operadora por ser necesarios para la prestación del servicio de transporte o considerarse convenientes para garantizar su equilibrio financiero, así como el importe y el detalle de la deuda contraída por RENFE para la adquisición, el mantenimiento y funcionamiento del material rodante y cualesquiera otros servicios relacionados con éste, que será asumida por Renfe-Operadora.

Con fecha 19 de septiembre de 2006, en desarrollo de las citadas disposiciones de la LSF, el Ministerio de Fomento ha dictado la Orden Ministerial 2909/2006 en la cual se determinan los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a Renfe-Operadora.

Como consecuencia de este proceso de reordenación del sector público ferroviario en el Balance de Situación a 1 de enero de 2005 de la Entidad se registró un incremento del activo por importe de 13.514.701 miles de euros, así como un incremento del pasivo y del patrimonio por importe de 5.568.388 y 7.946.313, miles de euros, respectivamente, procedentes del GIF. En el mismo proceso, por la segregación a Renfe Operadora, se registró una disminución del activo del pasivo y del patrimonio por importes de 3.227.970, 2.048.543 y 1.179.427 miles de euros, respectivamente. En ambos casos los activos y pasivos fueron valorados por el valor neto contable por el que estaban registrados en las Cuentas Anuales de GIF y RENFE a 31 de diciembre de 2004, según lo dispuesto en la referida Orden Ministerial.

(g) Cánones y tasas

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

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

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

En el ejercicio 2006 los importes devengados por cada uno de estos cánones, que se presentan en el epígrafe Importe neto de la cifra de negocios de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias adjunta (véase nota 14 (a)), han sido los siguientes:

	<u>Miles de euros</u>
Utilización de líneas de la Red de Interés General	105.317
Utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias	<u>55.871</u>
Total	<u>161.188</u>

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

El importe devengado en el ejercicio 2006 por esta tasa asciende a 13.353 miles de euros y se presenta como un ingreso en la cuenta de pérdidas y ganancias de ADIF (véase nota 14).

(2) Bases de Presentación de las Cuentas Anuales

(a) Imagen Fiel

Estas cuentas anuales se han elaborado a partir de los registros contables de la Entidad. ADIF presenta sus cuentas anuales de acuerdo con los principios y criterios contables fijados por la Intervención General de la Administración del Estado (en adelante, IGAE), promulgados con fecha 30 de diciembre de 1992 y aplicables a ADIF desde el 1 de enero de 1993, que constituyen el desarrollo para la Entidad de los principios contables establecidos en el Plan General de Contabilidad.

La Ley General Presupuestaria (LGP) atribuye a la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), determinadas funciones directivas relativas a la contabilidad de las entidades a que se hace referencia en el apartado 3 del artículo 121 de la LGP, entre las cuales se encuentra ADIF. La IGAE, a través de la Subdirección de Planificación y Dirección de la Contabilidad, comunicó su criterio acerca del modo en que debían registrarse en la contabilidad de la Entidad, tanto los activos y pasivos que se han integrado en ADIF provenientes del extinto GIF, como la segregación de activos y pasivos de la rama de actividad de servicios de transporte que ha pasado de ADIF a Renfe-Operadora o la cesión de uso y los derechos de reposición de determinados espacios de ADIF a favor de Renfe-Operadora. En estos casos su contabilización se realizó por sus valores contables o de coste y utilizando la cuenta de patrimonio como contrapartida del valor contable neto de los activos y pasivos.

(b) 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 y del cuadro de financiación, además de las cifras del ejercicio 2006, las correspondientes al ejercicio anterior que formaban parte de las cuentas anuales del ejercicio 2005, aprobadas por el Consejo de Administración de ADIF de fecha 29 de septiembre de 2006. Asimismo, se ha optado por omitir en la memoria del ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2006 los datos comparativos del ejercicio anterior.

Hasta 31 de diciembre de 2005, ADIF reconocía en sus estados financieros las subvenciones de capital no reintegrables correspondientes a los fondos europeos por los importes concedidos y cobrados. En el ejercicio 2006, la Entidad ha modificado el criterio de contabilización de estas subvenciones registrándolas por el importe concedido cuando se han cumplido las condiciones establecidas para su concesión o, en su caso, no existen dudas razonables sobre su futuro cumplimiento. En este sentido, la Entidad considera devengadas las subvenciones correspondientes a las obras ejecutadas y pagadas dentro de los períodos de elegibilidad establecidos en las distintas decisiones por las cuales se conceden, siempre que los gastos incurridos sean también elegibles.

En consecuencia, ADIF ha reconocido a 31 de diciembre de 2006 un importe total de 1.536.673 miles de euros en el epígrafe de "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" del Balance de Situación adjunto correspondientes a las subvenciones de capital procedentes de fondos europeos devengadas y pendientes de cobro, (véase nota 9). Asimismo, la aplicación del criterio descrito ha supuesto que los ingresos extraordinarios por subvenciones de capital traspasadas al resultado del ejercicio 2006 se hayan incrementado en 5.017 miles de euros.

Agrupación de partidas

A efectos de facilitar el análisis del Balance de Situación y la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, los estados financieros se presentan de forma agrupada, ofreciéndose el detalle requerido por el Plan General Contable para cada una de las partidas en las correspondientes notas de esta memoria.

(3) Normas de Valoración

(a) Gastos de establecimiento

Los gastos de establecimiento, que incluyen fundamentalmente los derivados de la publicidad de lanzamiento de la marca "ADIF", se muestran al coste, netos de la correspondiente amortización, que se calcula utilizando el método lineal sobre un período no superior a cinco años. En el ejercicio 2006 se han capitalizado por este concepto 2.720 miles de euros, e imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 1.364 miles de euros.

(b) Inmovilizaciones inmateriales

El inmovilizado inmaterial, que comprende principalmente aplicaciones informáticas y gastos de investigación y desarrollo, se valora a su coste de adquisición 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	5
Aplicaciones informáticas	5
Propiedad industrial	10

(c) Inmovilizaciones materiales

- Coste del inmovilizado material

El criterio general utilizado para la valoración del inmovilizado material es el precio de adquisición o coste de producción, incluyendo materiales, mano de obra directa y gastos incurridos.

Los costes de ampliación, modernización o mejora que representan un aumento de la productividad, capacidad o eficiencia, o un alargamiento de la vida útil de los bienes, se capitalizan como mayor coste de los correspondientes activos.

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.

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 valora por un importe igual al que figura 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 abonadas por el Ministerio de Fomento y en las que se subroga la Entidad.

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

- e. Los gastos de explanaciones realizadas en los terrenos sobre los que discurre la vía, dada su entidad y dado que superan al valor de adquisición de dichos terrenos, se enmarcan dentro de la construcción de las infraestructuras ferroviarias, incluyéndose como mayor coste de las infraestructuras y amortizándose con los mismos criterios que éstas.

• Amortización del inmovilizado material

- Amortización de la infraestructura ferroviaria de alta velocidad

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

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

- Amortización del resto del inmovilizado material.

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

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

- Conservación y Mantenimiento

Los gastos de conservación y mantenimiento se cargan a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurrin.

(d) Inmovilizaciones financieras

Las inversiones permanentes en el capital de sociedades del grupo y asociadas se valoran al menor importe entre el coste de adquisición o su valor teórico contable. Las minusvalías entre el coste y el valor teórico-contable al cierre del ejercicio, corregido por el importe de las plusvalías tácitas originadas en el momento de la adquisición y que subsisten a la fecha de valoración, se registran en la cuenta "Provisiones para el inmovilizado financiero".

(e) Gastos a distribuir en varios ejercicios

Recoge diversas inversiones en instalaciones efectuadas por la Entidad en terrenos que no son de su propiedad y cuyo valor asciende a 31 de diciembre de 2006 a 1.275 miles de euros. Estas partidas se amortizan linealmente en el periodo de vigencia del contrato o convenio correspondiente. En el ejercicio 2006, se han capitalizado 2 miles de euros e imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias por este concepto 384 miles de euros.

(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 provisión.

(g) Inversiones financieras temporales

Las inversiones financieras temporales se valoran al precio de adquisición o al valor del mercado, el menor de los dos.

(h) Ingresos a distribuir en varios ejercicios

En este epígrafe se incluyen, básicamente, las subvenciones de capital de carácter no reintegrable entre las cuales destacan las procedentes de Fondos Europeos (Cohesión, R.T.E. y F.E.D.E.R). ADIF registra dichas subvenciones por el importe concedido cuando se cumplen las condiciones establecidas para su concesión o no existen dudas razonables sobre su futuro cumplimiento. La Entidad considera devengadas las subvenciones correspondientes a las obras ejecutadas y pagadas dentro de los periodos de elegibilidad establecidos en las distintas decisiones por las cuales se conceden o las correspondientes a las cantidades percibidas por anticipado, cuando no existen dudas razonables sobre la realización y pago de las obras en las fechas establecidas en las correspondientes decisiones.

ADIF sigue el criterio de registrar estas subvenciones como ingresos extraordinarios por subvenciones de capital traspasadas al resultado, en proporción a la depreciación efectiva experimentada durante el ejercicio por los activos financiados con dichas subvenciones.

(ii) Premios de permanencia

La normativa laboral de ADIF establece la obligación de conceder un premio de permanencia a los empleados en función de los años de servicio prestados a la Entidad. Este premio se consolida a los 30, 35 y 40 años de servicio y su cuantía, para el ejercicio 2006, viene establecida en el convenio colectivo suscrito el día 30 de diciembre de 2004, para el período 2005-2006, por la Dirección de la Entidad y los representantes de los trabajadores.

El importe provisionado a 31 de diciembre de 2006, se ha determinado mediante un estudio actuarial elaborado según el método de capitalización individual utilizando los siguientes parámetros técnicos: tipo de interés anual 4,75%, tasa de crecimiento anual del 2,3% y la tabla de permanencia en ADIF basada en la tabla actuarial PERM/F-2000/P.

En la nota 10 se desglosa el movimiento de las provisiones por este concepto durante el ejercicio 2006.

(i) Complementos de pensiones y jubilaciones anticipadas

• Complementos de pensiones

Renfe tenía la obligación de complementar la pensión mensual de la Seguridad Social al personal que hasta 31 de diciembre de 1990 se jubiló forzosamente al cumplir 64 años, con una renta vitalicia, transmisible e igualmente mensual, equivalente a la diferencia entre su base reguladora y la que le hubiese correspondido de haberse jubilado a los 65 años.

Por otro lado, en ofrecimientos de jubilaciones anticipadas anteriores al expediente de regulación de empleo de 1992, Renfe adquirió la obligación de complementar en dos puntos de la base reguladora, con un límite de diez, la pensión de los solicitantes que, por no alcanzar la edad o años de servicio exigidos, no obtuvieron pensión de la Seguridad Social por el 100% de su base reguladora. Esta renta a cargo de Renfe es revalorizable anualmente de acuerdo con los porcentajes y normativa que fija la Seguridad Social para la mejora de sus pensiones. El 29 de diciembre de 2000 Renfe y Banco Vitalicio de España, C.A. de Seguros y Reaseguros firmaron el contrato marco para la externalización de los compromisos por pensiones causadas de Renfe a 31 de diciembre de 2000 y, con fecha 26 de enero de 2001, fueron firmadas dos pólizas de seguros mediante las que se instrumenta dicha externalización. Las pólizas firmadas garantizan, atendiendo al colectivo asegurado, el pago de una renta vitalicia constante, en uno de los casos, y revalorizable en el otro. La fecha de entrada en vigor de estas pólizas fue el 1 de enero de 2001, siendo la fecha de pago de la prima única el 31 de enero de 2001.

- Jubilaciones anticipadas Plan Social 2006-2010

Con fecha 9 de marzo de 2006, la Dirección General de Trabajo del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, aprobó el Expediente de Regulación de Empleo propuesto por ADIF para el período 2006 – 2010 (en adelante, ERE 2006), por el que se autoriza a la Entidad a extinguir los contratos de trabajo a un máximo de 2.500 trabajadores de su plantilla, que podrán acogerse voluntariamente al sistema de prejubilaciones y bajas incentivadas en las condiciones recogidas en el Plan. El Plan establece dos modalidades para la percepción de la indemnización. En la modalidad 1 se percibe una indemnización mensual por un periodo máximo de 24 meses y una final en el mes siguiente al citado periodo. La modalidad 2 establece una percepción única en el momento de baja en la empresa. Su fecha de finalización será el día 31 de diciembre de 2010.

En el año 2006 se han producido 451 adhesiones, de las cuales 22 han correspondido a bajas incentivadas y 429 a prejubilaciones.

En la nota 10 se desglosan los movimientos durante el ejercicio 2006, de las provisiones mencionadas.

(k) Títulos de transporte del Personal

La normativa laboral de ADIF reconoce a su personal activo y pasivo y a sus beneficiarios el derecho a viajar en ferrocarril con reducciones en el precio del transporte.

El pasado día 8 de noviembre de 2006, con efectos retroactivos 1 de enero de 2005, ADIF y Renfe-Operadora suscribieron un convenio que regula sus relaciones en esta materia. En el referido convenio, se acordó que ADIF abonaría a Renfe-Operadora el importe de las reducciones efectuadas a su personal activo y al que se ha jubilado o prejubilado a partir del 1 de enero de 2005. Asimismo, también se abonará el 50% del coste de las reducciones aplicadas al personal jubilado y prejubilado en RENFE con anterioridad a esta fecha.

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

- Una subida media de tarifas del 3,5% para el ejercicio 2007 y del 2% para el ejercicio 2008 y siguientes.
- Un interés técnico del 4,75% anual.
- La tabla actuarial PERM/F 2000.
- Edad de jubilación, para el colectivo de activos, de 65 años.

En la nota 10 se desglosa el movimiento de las provisiones por este concepto durante el ejercicio 2006.

III) Clasificación de los saldos entre corto y largo plazo

Se clasifican a corto plazo los créditos y deudas con vencimiento igual o inferior a doce meses, y a largo plazo cuando su vencimiento es superior a dicho periodo.

(m) Indemnizaciones por despido

De acuerdo con la reglamentación de trabajo vigente, ADIF está obligada al pago de indemnizaciones a los empleados con los que, bajo determinadas condiciones, rescinda sus relaciones laborales. La Dirección de la Entidad considera que, caso de producirse, las bajas con derecho a indemnización, diferentes a las que se produzcan en el marco del ERE 2006-2010 no serían importantes. Las posibles indemnizaciones se cargarían a gastos en el momento en que se adoptase la decisión de efectuar el despido.

(n) Transacciones en moneda extranjera

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 de la siguiente manera:

- Las diferencias de cambio negativas se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias como gastos del ejercicio.
- Las diferencias positivas de cambio se registran en el epígrafe de "ingresos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación adjunto, imputándose a resultados al vencimiento total o parcial de las correspondientes operaciones de financiación.

(ñ) Impuesto sobre Sociedades

El gasto por Impuesto sobre Sociedades del ejercicio se calcula en función del resultado contable antes de impuestos, aumentado o disminuido, según corresponda, por las diferencias de naturaleza permanente con el resultado fiscal, y minorado por las bonificaciones y deducciones de la cuota. Las diferencias temporales se tratan, desde un punto de vista contable, como diferencias permanentes. No existen diferencias temporales que den lugar a impuestos diferidos.

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

(o) Criterios de agregación y segregación

Como se ha explicado en la nota 2 a) la IGAE 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.

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.

(p) 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.

No obstante, siguiendo el principio de prudencia, ADIF únicamente contabiliza los beneficios realizados a la fecha de cierre del ejercicio, en tanto que los riesgos y las pérdidas previsibles, aún siendo eventuales, se contabilizan tan pronto son conocidos.

(4) Inmovilizaciones Materiales e Inmateriales

El detalle del saldo y movimiento del ejercicio 2006 en las diferentes cuentas del inmovilizado material e inmaterial y de su correspondiente amortización acumulada es como sigue:

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2006

	Miles de euros					Saldos al 31.12.2006
	Saldos al 31.12.2005	Altas	Trasposos	Bajas	(a) Reclasi- ficaciones	
Edificios	1.329.329	-	203.521	(4.997)	(5.135)	1.522.718
Terrenos y Bienes Naturales	852.941	156.988	(2.185)	(1.250)	(849)	1.005.645
	2.182.270	156.988	201.336	(6.247)	(5.984)	2.528.363
Instalaciones de la vía	5.522.260	-	1.956.778	-	(153.947)	7.325.091
Elementos de transporte	229.263	-	7.116	(1.745)	-	234.634
Otro inmovilizado material	882.780	-	152.341	(1.895)	(5.871)	1.027.355
Obra en curso	7.526.683	2.855.355	(2.317.571)	-	(319.188)	7.745.279
Total Inmovilizado Material Bruto	16.343.256	3.012.343	-	(9.887)	(484.990)	18.860.722
Amortización acumulada						
Edificios y otras construcciones	(467.290)	(26.475)	-	3.183	(64)	(490.646)
Instalaciones de la vía	(815.665)	(49.721)	-	-	-	(865.386)
Elementos de transporte	(126.349)	(12.618)	-	1.745	-	(137.222)
Otro inmovilizado material	(492.965)	(49.816)	-	1.363	-	(541.418)
Total Amortizaciones Inmovilizado Material	(1.902.269)	(138.630)	-	6.291	(64)	(2.034.672)
Provisión depreciación Inmovilizado Material	(18.239)	(10.071)	-	-	-	(28.310)
Total Amortizaciones y Provis. Inmovilizado Material	(1.920.508)	(148.701)	-	6.291	(64)	(2.062.982)
Total Inmovilizado Material Neto	14.422.748	2.863.642	-	(3.596)	(485.054)	16.797.740
Inmovilizado Inmaterial Bruto	77.191	-	-	-	4.082	81.273
Amortización Inmovilizado Inmaterial	(42.395)	(9.561)	-	-	-	(51.956)
Total Inmovilizado Inmaterial Neto	34.796	(9.561)	-	-	4.082	29.317

(a) Incluye 435.856 miles de euros correspondientes a cuotas de IVA soportado no deducible capitalizadas como inmovilizado en el periodo 2002 – 2004. En aplicación de la sentencia de 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 reclasificado a Hacienda Pública deudora por IVA (notas ó c.1 y 13 b). A la fecha de formulación de estas cuentas anuales la mencionada cantidad ya ha sido cobrada.

(a) Inmovilizado Material en explotación

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

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2006

	Miles de euros				Total
	Madrid Sevilla	Madrid - Roda de Bará	Córdoba - Antequera	Otros	
Edificios	278.439	310.187	34.531	899.561	1.522.718
Instalaciones de la Vía	2.084.066	4.498.227	726.909	15.889	7.325.091
Elementos de transporte	-	-	-	234.634	234.634
Otro inmovilizado Material	164.244	235.091	23.821	604.199	1.027.355
Total	2.526.749	5.043.505	785.261	1.754.283	10.109.798

b) Obra en Curso

Tal y como se indica en la nota 1 (a) de la Memoria, ADIF se subrogó 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.

A 31 de diciembre de 2006, ADIF tiene encomendadas, por acuerdo del Consejo de Ministros:

- La construcción y administración de la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa (Acuerdo de 23/5/1997). Se excluye de la encomienda anterior el subtramo Figueras-Frontera Francesa, por integrarse éste en el tramo Figueras- 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).

- 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 Orense-Santiago de la Línea de Alta Velocidad a Galicia, del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo 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 construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad Norte-Noroeste; Tramo: Soria-Calatayud (Acuerdo de 20/12/02).
- La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad a Ávila, desde Ávila hasta su conexión con la Línea de Alta Velocidad Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02).
- La realización de las actividades necesarias para la redacción de los estudios informativos del Proyecto del Corredor de Alta Velocidad del Cantábrico (El Ferrol - Asturias - Cantabria - Bilbao) (Acuerdo de 12/03/03).

La Resolución 1289 de 28 de diciembre de 2006, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, publicada en el BOE de 20 de enero de 2007, y con efectos desde el día siguiente al de su publicación, encomienda al ADIF con cargo a sus recursos propios la redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de los siguientes tramos de líneas de Alta Velocidad:

- Línea A.V. Madrid-Asturias. Tramo: Venta de Baños-León- Asturias (excluida la Variante de Pajares)
- Línea A.V. Madrid-País Vasco/Frontera Francesa. Tramo: Valladolid-Burgos- Vitoria.
- Línea A.V. Corredor Mediterráneo. Tramo: Límite de la Región de Murcia-Murcia.
- Línea A.V. Madrid-Extremadura/Frontera Portuguesa. Tramo: Cáceres-Mérida-Badajoz.

Asimismo, deja sin efecto las siguientes encomiendas efectuadas al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), en la actualidad referidas al ADIF:

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2006

- La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad Corredor Norte-Noroeste. Tramo: Soria-Calatayud.
- La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad a Ávila, desde Ávila hasta su conexión con la Línea de Alta Velocidad Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo del Corredor Norte/Noroeste.
- La encomienda de gestión para la realización de actividades referidas a la redacción de los Estudios Informativos del Proyecto del Corredor de Alta Velocidad del Cantábrico (El Ferrol-Asturias-Cantabria-Bilbao).

El detalle de la obra en curso a 31 de diciembre de 2006, es el siguiente:

	<u>Miles</u> <u>de euros</u>
Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa	1.765.719
Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo	2.430.409
Córdoba –Málaga	938.570
Madrid-Castilla la Mancha-Com. Valenciana – Región de Murcia	1.233.435
Madrid – Sevilla y Ramal a Toledo	30.339
L.A.V. León – Asturias	729.305
L.A.V. País Vasco	36.706
Corredor Cantábrico	1.981
L.A.V. Galicia Tramo Orense – Santiago	257.358
L.A.V. Murcia – Almería	1.334
L.A.V. Madrid – Cáceres Tramo Navalmoral de la Mata – Cáceres	181
Conexión Logroño	840
	<u>7.426.177</u>
Otras inversiones	319.102
Total	<u>7.745.279</u>

Dentro de la cifra de obra en curso, se incluyen las inversiones ejecutadas en la línea de Alta Velocidad a Galicia Tramo Orense –Santiago por importe de 257.358 miles de euros. Asimismo, en el epígrafe de terrenos y bienes naturales se incluyen un total de 30.893 miles de euros en concepto de terrenos por el citado tramo. De acuerdo con lo establecido en el Contrato – Programa entre ADIF y la AGE para el período 2007- 2010, está previsto que este tramo se integre en la Red de Titularidad del Estado, aún cuando a la fecha de formulación de las Cuentas Anuales está pendiente de formalización.

Asimismo en el saldo de obra en curso a 31 de diciembre de 2006 se incluye un total de 420.869 miles de euros en concepto de Anticipos a proveedores de inmovilizado.

El epígrafe de “Terrenos y Bienes Naturales” recoge básicamente el valor de los terrenos expropiados por las líneas de alta velocidad.

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2006

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

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

Los bienes completamente amortizados al 31 de diciembre de 2006 ascendían a 505.494 miles de euros.

(5) Inmovilizaciones Financieras

El movimiento del ejercicio 2006 de las cuentas que componen este epígrafe es el que se detalla a continuación:

	Miles de euros				Total
	Participaciones Financieras	Fianzas, depósitos y otros	Administraciones Públicas	Provisiones	
Saldo al 31 de diciembre de 2005	52.917	977	779.406	(636)	832.664
Adiciones	600	922	811.041	(44)	812.519
Retiros y traspasos	(3.274)	(922)	(473.792)	-	(477.988)
Saldo al 31 de diciembre de 2006	<u>50.243</u>	<u>977</u>	<u>1.116.655</u>	<u>(680)</u>	<u>1.167.195</u>

(a) Participaciones financieras

El detalle de las participaciones financieras al 31 de diciembre de 2006 es como sigue:

	Miles de euros
Participaciones mayoritarias	8.525
Participaciones comprendidas entre el 20% y el 50%	40.856
Total participaciones mayores o igual al 20%	49.381
Participaciones inferiores al 20%	862
Total participaciones inferiores al 20%	862
<u>Total participaciones financieras</u>	<u>50.243</u>
<u>Provisión por depreciación</u>	<u>(680)</u>
	<u>49.563</u>

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2006

De estas participaciones, a 31 de diciembre de 2006 se encuentra pendiente de desembolso un total de 1.889 miles de euros.

Los activos y pasivos con empresas del Grupo y asociadas, recogidos respectivamente dentro de los epígrafes "Inmovilizaciones materiales", "Deudores", "Proveedores" y "Otras deudas no comerciales" del balance de situación al 31 de diciembre de 2006, adjunto, son los que se detallan a continuación:

	Miles de euros	
	Saldos Deudores	Saldos Acreedores
Zaragoza Alta Velocidad 2003, S.A.	15.572	-
Vías y Desarrollo Urbanos, S.A.	22.853	(1.926)
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.	23.616	(5)
Renfurbis, S.A.	2.974	-
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	3.057	-
Tricéfalo, S.A.	1.718	-
Centro Estación Miranda, S.A.	4.329	-
Bano Real, S.A.	3.478	-
Águilas Residencial, S.A.	2.745	-
Desarrollo Inmobiliario Castilla La Mancha, S.A.	1.993	-
Terralbina Inmobiliaria, S.A.	2.617	-
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	2.579	(290)
Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA)	2.529	(1.167)
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	1.591	(1.245)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	360	(4.328)
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA)	22	(18.638)
Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	1.224	(35)
Redalsa, S.A.	-	(300)
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)	589	(1.131)
Total	<u>93.846</u>	<u>(29.065)</u>

En el Anexo I se presenta un detalle de las principales sociedades participadas que se encuentran domiciliadas en España, y de la información relacionada con las mismas. Asimismo, cabe señalar que estas sociedades no presentan resultados extraordinarios relevantes en el ejercicio 2006.

(b) Administraciones Públicas deudoras a largo plazo

El detalle de la composición del saldo de este capítulo del inmovilizado financiero al 31 de diciembre de 2006 es como sigue:

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2006

	<u>Miles de euros</u>
Derechos de cobro por ayudas concedidas por Fondos Europeos	651.614
Liquidación de las aportaciones del Estado a Renfe período 2001-2004 (Notas 1 (d) y e))	132.939
Estado deudor por actuaciones de Inversión Red de Titularidad del Estado	172.999
Estado deudor por intercambio de activos (nota 1 (d))	91.931
Hacienda Pública deudora por IVA	65.616
Otros	1.556
Total	<u>1.116.655</u>

- Derechos de cobro a largo plazo por ayudas concedidas por fondos europeos (véase nota 2 (b))

Recoge los importes devengados y pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2006 por ayudas concedidas por Fondos Europeos para la financiación de la construcción de líneas de alta velocidad y la realización de inversiones en activos propios así como en activos de la Red de Interés General, según el desglose mostrado a continuación:

	<u>Miles de euros</u>
Fondos de Cohesión Alta Velocidad	551.333
F.E.D.E.R. Red de Interés General y activos propios	79.531
FONDOS R.T.E Alta Velocidad	20.750
	<u>651.614</u>

Adicionalmente, la Entidad ha registrado en el epígrafe de "Administraciones Públicas deudores a corto plazo", las cantidades devengadas por ayudas europeas pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2006 y cuyo cobro se estima se hará efectivo en 2007 por un importe total de 986.095 miles de euros (véase nota 6.c.2)

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

El detalle de este epígrafe se presenta a continuación:

	<u>Miles de euros</u>
Subvenciones para la compensación del Plan de Recursos Humanos pendientes de cobro	80.348
Diferencias de cambio realizadas hasta 31 de diciembre de 2004	103.776
Diferencias de cambio no realizadas a 31 de diciembre de 2004	108.424
Aplicación superávit del ejercicio 2004	(159.609)
	<u>132.939</u>

- Estado Deudor por actuaciones de inversión en la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado

El saldo de esta cuenta a 31 de diciembre de 2006 recoge el importe pendiente de facturar al Estado y a cobrar a largo plazo por las obras de inversión realizadas en la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado por importe de 172.999 miles de euros. Este importe, junto con el incluido en el epígrafe 6.c.3) "Administraciones públicas deudores a corto plazo" corresponde a las actuaciones de inversión efectuadas durante los ejercicios 2005 y 2006 en la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado por importes de 477.525 miles de euros y 332.788 miles de euros, respectivamente, minorados, básicamente, en la cifra de las ayudas cobradas de diversas Comunidades Autónomas, así como en los Fondos FEDER cobrados para la financiación parcial de estas obras, (véase nota 1(d)).

- Estado Deudor por intercambio de activos

El saldo de esta cuenta corresponde al importe pendiente de liquidar por el Ministerio de Economía y Hacienda, de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto Ley 7/2004, de 27 de septiembre por el cual el Estado asumió diversas deudas de RENFE, como consecuencia del intercambio de bienes efectuados entre RENFE y el Estado a fecha 31 de diciembre de 2004 (véase nota 1(d)).

Con fecha 18 de noviembre de 2005, la Intervención General de la Administración del Estado, emitió su informe de control financiero en relación con el citado intercambio, evaluando el importe a liquidar en la cifra registrada por ADIF.

- Hacienda Pública deudora por IVA

Recoge el importe del IVA soportado de las certificaciones parciales de obra pendientes de pago a 31 de diciembre de 2006 que, de acuerdo con la normativa de este impuesto, será deducible en el momento del pago y cuya devolución se obtendrá en el ejercicio 2008.

(6) Deudores

El detalle del saldo de este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 2006 es como sigue:

	<u>Miles de euros</u>
Clientes por prestaciones de servicios	23.538
Deudores varios	337.551
Personal	1.160
Administraciones Públicas	2.716.335
Menos	
Provisión para insolvencias	<u>(45.093)</u>
	<u>3.033.491</u>

(a) Clientes por prestaciones de servicios

Corresponde al saldo liquidado y pendiente de cobro a 31 de diciembre de 2006 en concepto de cánones ferroviarios por importe de 3.361 miles de euros y a los ingresos devengados y pendientes de liquidación a dicha fecha por el mismo concepto por importe de 13.799 miles de euros (véase nota 14 (a)).

Asimismo, recoge el importe pendiente de cobro en concepto de Tasa de Seguridad del Transporte Ferroviario de Viajeros.

(b) Deudores varios

El detalle de la composición de este epígrafe del balance de situación a 31 de diciembre de 2006 es como sigue:

	<u>Miles de euros</u>
Convenios con operadores ferroviarios	82.011
Convenios Comunidades Autónomas	32.090
Alquiler de fibra óptica	24.275
Por obras por cuenta de terceros	17.036
Por servicios terminales de mercancías	22.870
Otros	93.392
Ingresos pendientes de facturar	
Convenios con operadores ferroviarios	24.697
Por alquiler de fibra óptica	17.583
Por alquileres	6.873
Otros	16.724
	<u>337.551</u>

Asimismo, en el epígrafe Deudores por operaciones de tráfico a largo plazo del balance de situación a 31 de diciembre de 2006 se incluyen los saldos a cobrar con vencimiento superior a doce meses correspondientes, básicamente, al alquiler de fibra óptica y a ventas de inmovilizado por importe de 37.400 miles de euros.

(c) Administraciones Públicas

El epígrafe de Administraciones Públicas deudoras a corto plazo presenta a 31 de diciembre de 2006 el siguiente desglose:

	<u>Miles de euros</u>
Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo	1.130.787
Hacienda Pública deudora por Impuesto sobre Sociedades (nota 13 (a))	13.226
Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas	986.095
Administraciones Públicas Deudoras por Inversiones de Reposición en la Red Titularidad Estado	<u>586.227</u>
Total	<u>2.716.335</u>

- c.1) El epígrafe Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo incluye el importe a cobrar por las liquidaciones de IVA de la Entidad relativas a los ejercicios 2005 y 2006 por importe de 694.931 miles de euros, así como un total de 435.856 miles de euros correspondientes a las cuotas soportadas por IVA durante los ejercicios 2002 a 2004 que no habían sido deducidas y cuya devolución fue solicitada con fecha 20 de abril de 2006, en aplicación de la sentencia de 6 de octubre de 2005 del Tribunal de Justicia, tal y como se explica en la nota s 4 y 13.b).
- c.2) El saldo a cobrar a corto plazo por subvenciones y ayudas concedidas recoge, tal y como se indica en la nota 5.b) los importes devengados por ayudas europeas a 31 de diciembre de 2006 y cuyo cobro se espera hacer efectivo en 2007 según el siguiente desglose:

	<u>Miles de euros</u>
Fondos de Cohesión Alta Velocidad	328.857
F.E.D.E.R. Alta Velocidad	623.378
FONDOS R.T.E Alta Velocidad	14.675
F.E.D.E.R. Red de Interés General y activos propios	19.185
	<u>986.095</u>

- c.3) Se incluye en la cuenta "Administraciones Públicas, deudoras por Inversiones de Reposición en la Red de titularidad del Estado" el importe pendiente de facturar y cobrar al Estado por las obras de inversión realizadas en la red ferroviaria de su titularidad por un total de 586.227 miles de euros (véase nota 5(b))

(d) Provisión para insolvencias

El movimiento de la provisión para insolvencias a corto y largo plazo durante el ejercicio 2006 es como sigue:

	<u>Miles de euros</u>	
	Provisión	
	<u>Corto plazo</u>	<u>Largo plazo</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2005	(45.394)	(14.673)
Reclasificaciones	2.720	-
Dotaciones	(4.104)	-
Aplicaciones de la provisión	1.685	3.339
Saldos al 31 de diciembre 2006	<u>(45.093)</u>	<u>(11.334)</u>

(7) Inversiones Financieras Temporales

El detalle de las inversiones financieras temporales a 31 de diciembre de 2006 clasificadas por instrumento financiero y periodo comprendido entre las fechas de disposición y vencimiento es el siguiente:

Miles de euros				
Vencimiento	Depósitos plazo fijo	Pagarés	TOTAL	Rentabilidad (mínima-máxima)
Entre 0 y 1 meses	200.000	-	200.000	3,887% - 3,887%
Entre 1 y 3 meses	2.218.608	-	2.218.608	3,790% - 4,010%
Entre 3 y 6 meses	420.071	204.998	625.069	3,554% - 3,970%
Entre 6 y 12 meses	170.000		<u>170.000</u>	3,552% - 3,657%
	Intereses devengados no vencidos		<u>13.018</u>	
	Saldo a 31 de diciembre de 2006		<u><u>3.226.695</u></u>	

(8) Fondos propios

El detalle y movimiento de los fondos propios durante el ejercicio 2006 se muestra en el Anexo II adjunto, el cual forma parte integrante de esta nota de la memoria de cuentas anuales.

(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 (c)), así como del inmovilizado construido por el Ministerio de Fomento cuya propiedad fue traspasada a Renfe, por un importe total de 27.298 miles de euros. También se incluye en esta cuenta el patrimonio recibido en adscripción por GIF con anterioridad a 1 de enero de 2005, por un importe de 71.861 miles de euros, de los cuales un total de 46.839 miles de euros corresponden al valor de la obra y las asistencias técnicas de plataforma de los dos tramos que fueron aportados al GIF, de acuerdo con las actas de subrogación firmadas por el Ministerio de Fomento y dicha entidad en el año 1997, y un total de 25.022 miles de euros a los importes de expropiaciones abonadas por el Ministerio correspondientes a los tramos en los que GIF se subrogó.

La cuenta "Otras aportaciones patrimoniales", recoge, principalmente, las aportaciones patrimoniales del Estado a la Entidad. La aportación que figura en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2006 asciende a 1.850.477 miles de euros, que han sido desembolsados en su totalidad a 31 de diciembre de 2006. Asimismo, en esta cuenta se han incluido las aportaciones patrimoniales efectuadas por el Estado al GIF hasta 31 de diciembre de 2004, cuyo importe total se eleva a 7.714.686 miles de euros.

Los fondos destinados a financiar trabajos de conservación y enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español, regulados por la Ley 16/1985 y el R.D. 111/1986, disminuyen las referidas aportaciones en 44.141 miles de euros. De esta cantidad, 39.536 corresponde a los ejercicios anteriores; la estimación realizada para el presente ejercicio asciende a 4.605 miles de euros, habiéndose dotado la correspondiente provisión. El importe pendiente de pago a 31 de diciembre de 2006 es de 17.592 miles de euros.

En el ejercicio 2006, de acuerdo con la propuesta de aplicación del resultado del ejercicio y de los resultados de ejercicios anteriores incluida en las Cuentas Anuales del ejercicio 2005, que fueron aprobadas por el Consejo de Administración de la Entidad en su sesión de 29 de septiembre de 2006, se ha minorado la cuenta de "Otras aportaciones patrimoniales" en el importe de los resultados negativos anteriores al ejercicio 2005, que ascienden a 996.577 miles de euros.

(b) Reservas

La cifra de Reservas corresponde, básicamente, a los resultados positivos obtenidos por GIF hasta 31 de diciembre de 2004.

(c) Propuesta de aplicación del resultado del ejercicio

La Dirección de la Entidad propone la aplicación de las pérdidas del ejercicio 2006, por importe de 84.287 miles de euros, al epígrafe de "Resultados de ejercicios anteriores" del capítulo de Fondos Propios.

(9) Ingresos a Distribuir en Varios Ejercicios

El saldo de este capítulo del balance de situación al 31 de diciembre de 2006 adjunto recoge, principalmente, las subvenciones de capital pendientes de imputar a resultados.

El movimiento registrado durante el ejercicio 2006 es como se detalla a continuación:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2006

Miles de euros

	Subvenciones de capital					Otros Ingresos a distribuir en varios ejercicios	Total
	Fondos COHESION	Fondos FEDER	Fondos RTE	Otras subvenciones de capital	Total Subvenciones de capital		
Saldos al 31 de diciembre de 2005	3.933.630	815.326	101.324	97.373	4.947.653	29.929	4.977.582
Fondos Europeos recibidos en 2006	352.993	68.253	11.490	-	432.736	-	432.736
Otras subvenciones recibidas 2006	-	-	-	8.062	8.062	-	8.062
Otros ingresos a distribuir						7.564	7.564
Subvenciones concedidas pendientes de cobro	880.190	621.058	35.425	-	1.536.673	-	1.536.673
Imputación a resultados del ejercicio a subvenciones de capital (Nota 20) a diversos epígrafes	(25.309)	(5.552)	(609)	(2.450)	(33.920)	(1.649)	(33.920)
Saldos al 31 de diciembre de 2006	<u>5.141.504</u>	<u>1.499.085</u>	<u>147.630</u>	<u>102.985</u>	<u>6.891.204</u>	<u>35.844</u>	<u>6.927.048</u>

(a) Fondos de Cohesión

La situación de los Fondos de Cohesión a 31 de diciembre de 2006 se refleja a continuación:

DECISIÓN	TRAMOS	AYUDA CONCEDIDA	AYUDA DEVENGADA	COBROS RECIBIDOS
C(97) 4027 final de 12.12.1997 C(99) 3877 final de 24.11.1999	Plataforma. Calatayud - Ricla y Zaragoza - Lleida (*)	360.374	342.930	342.930
C(98) 3696 final de 16.12.1998 C(1999) 2367 final de 26.07.1999 C(2001) 2775 de 06.11.2001	Plataforma. Chiloeches - Calatayud	339.587	339.587	338.831
C(99) 4056 final de 03.12.1999	Accesos a Lleida (plataforma)	22.863	22.863	22.863
C(98) 4156 final de 16.12.1998 C(1999) 2369 final de 26.07.1999 C(2001) 1226 de 04.05.2001	Plataforma. Ricla - Zaragoza	164.041	164.041	164.041
C(98) 4311 final de 21.12.1998 C(99) 2368 final de 26.07.1999 C(2000) 2811 final de 09.11.2000 C(2001) 2723 de 27.09.2001	Plataforma. Madrid - Chiloeches (0, I, II, III, IV y Va)	322.960	322.960	322.960
C(2000) 2113 final de 13.09.2000 C(2003) 4240 de 11-11-2003	Suministro y montaje de materiales de vía (Tramo: Madrid - Lleida)	464.000	464.000	371.200
C(2000) 3939 final de 20.12.2000 C(2003) 4240 de 11-11-2003	Electrificación, señalización y comunicaciones. Tramo: Madrid - Lleida	406.385	406.385	325.108
C(2000) 3483 final de 29.12.2000 C(2003) 4240 de 11-11-2003	Accesos ferroviarios a la nueva estación de Zaragoza	49.330	49.330	41.880
TOTALES MADRID - LÉRIDA		2.129.539	2.112.096	1.929.813
C(2001) 2106 final de 11.09.2001 C(2002) 0124 de 23.04.2002 C(2004) 3415 de 01.09.2004	Lleida - Martorell. Plataforma (1º fase). Subtramos I a VI	361.153	361.153	264.313

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2006

DECISIÓN	TRAMOS	AYUDA	AYUDA	COBROS
		CONCEDIDA	DEVENGADA	RECIBIDOS
C(2001) 2166 final de 20.09.2001	Lleida - Martorell. Plataforma (2º fase). Subtramos VIIa a VIIIc	111.096	111.096	111.096
C(2001) 4052 de 19.12.2001 C(2005) 1021 de 22.03.2005	Lleida - Martorell. Plataforma. Subtramo IX-B	27.708	27.438	24.144
C(2001) 4085 de 19.12.2001 C(2005) 1021 de 22.03.2005	Lleida - Martorell. Plataforma. Subtramo X-B	32.527	32.527	9.664
C(2001) 4086 de 19.12.2001 C(2005) 1021 de 22.03.2005	Lleida - Martorell. Plataforma. Subtramos XI-A y XI-B	43.526	43.526	38.766
C(2001) 4051 de 20.12.2001 C(2005) 1021 de 22.03.2005	Lleida - Martorell. Plataforma. Subtramo IX-A	34.369	34.369	28.373
C(2001) 4087 de 20.12.2001 C(2005) 1021 de 22.03.2005	Lleida - Martorell. Plataforma. Subtramo IX-C	32.137	32.137	30.592
C(2001) 4055 de 27.12.2001 C(2005) 1021 de 22.03.2005	Lleida - Martorell. Plataforma. Subtramo X-A	32.349	32.349	14.687
C(2003) 2775 de 23.07.2003	Suministro y montaje de materiales de vía (Tramo: Lleida - Olérdola)	119.777	119.777	95.821
C(2005) 5504 de 12.12.2005	Acceso a Barcelona. Subtramo: Sant Joan Despí - Sant Boi de Llobregat - Hospitalet - La Torrassa - Sants. Plataforma	281.616	204.345	77.568
C(2003) 3745 de 09.10.2003	Martorell-Barcelona. Subtramo: Gelida-Sant Llorenç d'Hortons-Sant Esteve Sesrovires. Plataforma	39.068	38.893	33.407
C(2003) 4390 de 19.11.2003	Martorell - Barcelona. Subtramo: Sant Esteve Sesrovires - Martorell - Río Llobregat. Plataforma	21.227	19.783	16.982
C(2003) 4395 de 19.11.2003	Martorell - Barcelona. Subtramo: Río Llobregat - Costa Blanca - Conexión Vallès. Plataforma	18.173	18.173	14.538
C(2004) 3806 de 05.10.2004	Martorell - Barcelona. Subtramo: Conexión Vallès - Castellbisbal - El Papiol. Plataforma	45.550	45.505	36.011
C(2004) 3803 de 05.10.2004	Martorell - Barcelona. Subtramo: El Papiol - Sant Vicenç dels Horts. Plataforma	30.185	28.503	13.771
C(2004) 3804 de 05.10.2004	Martorell - Barcelona. Ramal de mercancías al Puerto de Barcelona. Subtramo: Sant Joan Despí - Hospitalet - Can Tunis. Plataforma	49.974	49.974	39.979
TOTAL LAV MADRID - FRONTERA FRANCESA		3.409.974	3.311.644	2.779.525
C(2002) 1681 de 25.06.2002	Segovia-Valladolid. Túnel del Tabladillo (Subtramo II). Plataforma	39.467	39.467	35.810
C(2002) 1664 de 02.07.2002	Segovia-Valladolid. Subtramo III (Secciones 1º y 2º). Plataforma	36.103	30.923	30.923
C(2002) 1684 de 02.07.2002	Segovia - Valladolid. Subtramo I (Secciones 1º y 2º). Plataforma	23.007	23.007	18.406
C(2002) 2977 de 11.09.2002	Segovia - Valladolid. Subtramo IV (Coca - Ciruelos de Coca - Olmedo). Plataforma	39.923	35.522	35.522
C(2002) 2978 de 11.09.2002	Segovia-Valladolid. Subtramo V (Olmedo-Matapozuelos) y subtramo VI (Matapozuelos-Valdestillas). Plataforma	42.513	36.872	36.872
C(2002) 4263 de 29.11.2002	Soto del Real - Segovia. Túnel de Guadarrama (Infraestructura y vía)	1.001.426	861.251	799.672
C(2002) 4264 de 29.11.2002	Soto del Real - Segovia. Subtramo: Boca Noroeste del túnel de Guadarrama - Segovia (Perogordo) (Plataforma)	79.567	79.567	63.654
C(2003) 3193 de 29.08.2003 C(2006) 765 de 06.03.2006	Madrid - Miraflores de la Sierra. Subtramo: Tres Cantos - Colmenar Viejo (Plataforma)	28.271	28.271	18.637

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2006

DECISIÓN	TRAMOS	AYUDA	AYUDA	COBROS
		CONCEDIDA	DEVENGADA	RECIBIDOS
C(2003) 3211 de 01.09.2003 C(2006) 769 de 06.03.2006	Madrid - Miraflores de la Sierra. Subtramo: Fuencarral - Cantoblanco (Plataforma)	23.638	22.839	13.818
C(2003) 3212 de 01.09.2003 C(2006) 768 de 06.03.2006	Madrid - Miraflores de la Sierra. Subtramo: Cantoblanco - Tres Cantos (Plataforma)	30.925	29.202	19.883
C(2003) 3904 de 16.10.2003	Madrid - Miraflores de la Sierra. Subtramo: Colmenar Viejo - Soto del Real (Túneles Este y Oeste). Plataforma	218.906	147.718	76.112
C(2003) 4166 de 06.11.2003	Madrid - Miraflores de la Sierra. Subtramo: Soto del Real - Miraflores de la Sierra. Plataforma	26.567	26.567	21.253
TOTALES MADRID - VALLADOLID		1.590.313	1.361.206	1.170.562
C(2003) 4381 de 19.11.2003	Xàtiva - Valencia. Subtramo: Alcàsser - Valencia. Plataforma	41.047	36.639	21.773
C(2003) 4382 de 19.11.2003	Xàtiva - Valencia. Subtramo: Picassent - Alcàsser. Plataforma	42.863	31.217	20.387
C(2003) 4386 de 19.11.2003 C(2006) 2049 de 16.05.2006	Xàtiva - Valencia. Subtramo: Alzira - Algemesí. Plataforma	31.473	28.329	27.215
C(2003) 4389 de 19.11.2003 C(2006) 2052 de 16.05.2006	Xàtiva - Valencia. Subtramo: Xàtiva - L'Ènova. Plataforma	40.959	40.959	32.767
C(2003) 4393 de 19.11.2003	Xàtiva - Valencia. Subtramo: Algemesí - Benifaió - Picassent. Plataforma	28.180	27.071	26.948
C(2003) 4553 de 28.11.2003	Xàtiva - Valencia. Subtramo: L'Ènova - La Pobla Llarga - Alzira. Plataforma	45.339	41.042	36.271
C(2004) 4652 de 29.11.2004	Motilla del Palancar - Valencia. Subtramo: Requena - Siete Aguas. Plataforma	33.615	33.615	25.737
C(2004) 4736 de 03.12.2004	Motilla del Palancar - Valencia. Subtramo: Motilla del Palancar - Iniesta - Minglanilla. Plataforma	47.134	47.134	20.937
C(2004) 4740 de 03.12.2004	Cuenca-Albacete. Subtramo: Villalgordo del Júcar-La Gineta. Plataforma	36.017	23.842	13.997
C(2004) 4747 de 03.12.2004	Motilla del Palancar - Valencia. Subtramo: Venta del Moro - Caudete de las Fuentes. Plataforma	14.236	14.236	8.727
C(2004) 4753 de 03.12.2004	Cuenca - Albacete. Subtramo: La Gineta - Albacete. Plataforma	19.539	15.910	12.714
C(2004) 4755 de 03.12.2004	Acceso a Alicante / Elche. Accesos a Alicante (Fase I). Plataforma	20.030	20.030	16.024
C(2004) 4759 de 03.12.2004	Cuenca - Albacete. Subtramo: Túnel de Tendero (Monteagudo de las Salinas - Monteagudo de las Salinas). Plataforma	21.927	21.927	12.514
C(2004) 4870 de 07.12.2004	Xàtiva - Valencia. Subtramo: Xàtiva - Novelé - Xàtiva. Plataforma	34.425	34.295	27.540
C(2004) 4857 de 07.12.2004	Cuenca - Albacete. Subtramo: Fuentes - Monteagudo de las Salinas. Plataforma	38.867	34.026	16.546
C(2004) 4858 de 07.12.2004	Cuenca-Albacete. Subtramo: Gabaldón - Villanueva de la Jara-Villalgordo del Júcar. Plataforma	38.611	36.115	25.301
C(2004) 4865 de 07.12.2004	Cuenca-Albacete. Subtramo: Monteagudo de las Salinas-Solera de Gabaldón-Motilla del Palancar. Plataforma	40.635	39.057	22.617
TOTAL LAV de LEVANTE		574.897	525.444	368.015
TOTAL		5.575.184	5.198.294	4.318.102

(*) La ayuda concedida por 411.813 miles de euros se encuentra minorada en 51.439 miles de euros, cantidad que fue cobrada por el Tesoro Público relativo a la inversión realizada por el Ministerio de Fomento y adscrita al GIF.

(b) Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

La situación de los Fondos Europeos de Desarrollo Regional a 31 de diciembre de 2006 se detalla a continuación:

b.1) Ancho Convencional

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

(Datos en miles de euros)

PROGRAMA OPERATIVO	AYUDAS CONCEDIDAS	AYUDAS DEVENGADA	COBROS RECIBIDOS	COBROS RECIBIDOS ADIF
ANDALUCÍA	57.500	57.320	47.500	10.687
ASTURIAS	20.865	20.865	19.822	4.114
CASTILLA Y LEÓN	35.451	35.451	33.678	395
EXTREMADURA	75.197	68.241	40.764	555
GALICIA	127.038	102.782	86.175	2.690
MURCIA	65.332	48.922	28.806	2.275
VALENCIA	38.925	38.925	29.525	2.960
	420.308	372.506	286.270	23.676

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.

b.2) Ancho UIC (Alta Velocidad)

(Datos en miles de euros)

DECISIÓN	PROGRAMA OPERATIVO	GRAN PROYECTO	AYUDA CONCEDIDA	AYUDA DEVENGADA	COBROS RECIBIDOS
C(2002)3239	ANDALUCIA	Córdoba - Málaga	852.500	786.791	625.426
C(2004)2062	CASTILLA Y LEÓN	Segovia - Valladolid	193.256	132.788	70.209
C(2005)4582	MURCIA	Acceso Murcia	25.098	18.401	-
C(2006)1098	CASTILLA LA MANCHA	Acceso Toledo	65.902	65.902	-
C(2006)4802	VALENCIA	Acceso Alicante/Elche	99.402	41.067	-
C(2006)4803	CASTILLA Y LEÓN	Túneles de Pajares	283.995	249.752	-
C(2006)4805	ASTURIAS	Túneles de Pajares	44.479	24.314	-
			1.564.632	1.319.015	695.635

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

La situación a la fecha de cierre de los fondos RTE es la siguiente:

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2006

En miles euros			
Decisión	Importe	Importe	Importe
Proyecto	Concedido	Devengado	Cobrado
a 31.12.06			
88/2410, modificada		6.008	
98/2094	6.008		6.008
99/047	17.000	17.000	17.000
99/049	328	328	328
2002/1008	1.700	1.700	1.700
2003/1008	2.000	2.000	1.000
2001/1009	2.400	2.400	2.400
2002/1009	7.000	7.000	7.000
2003/1009	8.000	8.000	4.000
2004/1009	9.000	9.000	4.500
2005/1009	9.000	9.000	4.500
97/110	3.589	3.589	3.589
97/111	1.600	1.600	1.600
98/022	11.530	11.530	11.530
96/027	863	863	863
2001/301	1.000	1.000	1.000
2002/301	4.000	4.000	4.000
2003/301	6.000	6.000	3.000
2004/301	500	500	250
2001/302	9.500	9.500	9.500
2002/302	3.500	3.500	1.750
2003/302	1.000	1.000	500
2005/302	1.500	1.500	750
2003/303	6.350	6.350	3.175
2002/303	4.600	4.600	4.600
2004/303	5.000	5.000	2.500
95/033	1.725	1.725	1.725
2000/603	17.200	17.200	8.600
2006/302	1.650	825	825
2006/302b	2.600	1.040	1.040
2006/1009b	12.500	5.000	5.000
2006/301b	1.500	1.500	600
	160.143	150.258	114.833

(10) Provisiones para Riesgos y Gastos

El movimiento del capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" durante el ejercicio 2006 es como se detalla a continuación:

Miles de euros

	Provisiones para gastos de personal				Provisión para litigios	Provisión para los costes de reposición de espacios en cesión de uso (nota 2(a))	TOTAL
	Premios de permanencia	Fondo para pagos derivados de ERE	Fondo para viajes de ocio del personal	Otros			
Saldos al 31/12/2005	18.773	-	-	10.418	-	44.561	73.752
Dotación del ejercicio	1.830	32.833	24.807	944	10.499	-	70.913
Pagos del ejercicio	(1.167)	-	-	(1.270)	(2.067)	-	(4.504)
Trasposos a c/p	(1.263)	(4.470)	(2.157)	(1.123)	-	-	(9.013)
Cancelación	-	-	-	-	(2.208)	-	(2.208)
Reclasificaciones	-	-	-	(397)	31.351	-	30.954
Saldos al 31/12/2006	18.173	28.363	22.650	8.572	37.575	44.561	159.894

El epígrafe "Premios de permanencia" recoge el importe de la obligación de ADIF, conforme a su normativa laboral, de conceder un premio a los empleados que cumplan un determinado período de tiempo en servicio (véase nota 3 (i)). El importe registrado a 31 de diciembre de 2006 asciende a 19.436 miles de euros, de los cuales un total de 18.173 miles de euros se presentan en el capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" y 1.263 miles de euros en el de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo"

En el epígrafe "Fondo para pagos derivados del ERE" se recoge el valor actual de los compromisos futuros devengados a 31 de diciembre de 2006 con vencimiento a largo plazo a dicha fecha como consecuencia del ERE 2006 - 2010 (véase nota 3(iii)) por importe de 28.363 miles de euros, siendo el importe registrado a corto plazo por este concepto de 4.470 miles de euros, que se incluye en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo". El importe de los gastos de personal reflejados en la cuenta de resultados por este concepto en 2006 es de 40.749 miles de euros (véase nota 16) y de 477 miles de euros en gastos financieros. Los pagos realizados en el ejercicio 2006 por la modalidad 2 citada en la nota 3 (i) ascienden a un total de 6.792 miles de euros y a 1.601 miles de euros por la modalidad 1.

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 2006 con su personal y con el personal jubilado y prejubilado de RENFE, de acuerdo con el Convenio suscrito con Renfe-Operadora el pasado día 8 de noviembre de 2006, en relación con el derecho del personal cuando accede a la condición de pasivo de viajar en ferrocarril con unos precios reducidos (véase nota 3(k)) y cuyo importe total asciende a 24.807 miles de euros, de los cuales 22.650 miles de euros tienen vencimiento a largo plazo, elevándose a 2.157 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". La dotación de este fondo en el ejercicio 2006 se ha realizado por un importe de 22.180 miles de euros con cargo al epígrafe de gastos extraordinarios y por un importe de 2.627 miles de euros con cargo a gastos de personal, en función de la calificación del personal como pasivo o activo al cierre del ejercicio.

El desglose por colectivos es el siguiente:

	<u>Miles de euros</u>
Personal pasivo anterior a 31 de diciembre de 2004 (50% del coste)	17.064
Personal pasivo posterior a 31 de diciembre de 2004	<u>5.116</u>
	22.180
Compromisos devengados con el personal activo	<u>2.627</u>
Total	24.807

El epígrafe "Otros" corresponde al valor del pasivo actuarial estimado a 31 de diciembre de 2006 como consecuencia de la variación de las hipótesis de crecimiento del índice de precios al consumo en los años 2001 a 2006 utilizadas en el proceso de externalización de los compromisos por complemento de pensiones y jubilaciones anticipadas (Véase nota 3 (j)). La provisión por los compromisos por revalorización de pensiones por importe de 1.123 miles de euros cuyo pago se ha producido en enero de 2007 se recoge en el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo".

Las reclasificaciones de la provisión por litigios recoge los traspasos de aquellos saldos que la Entidad clasificaba dentro del epígrafe "acreedores a corto plazo" y por su naturaleza se enmarcan en el concepto de provisiones para riesgos y gastos, correspondiendo, en su mayor parte, a reclamaciones judiciales.

El epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" recoge, entre otros conceptos, la provisión por el importe pendiente de pago para la aportación al Patrimonio Histórico Español que se menciona en la nota 8 (a) por importe de 17.592 miles de euros, la provisión por los compromisos de revalorización de pensiones por importe de 1.123 miles de euros, cuyo pago se ha producido en enero de 2007 y el valor estimado de los intereses de demora en el pago de certificaciones de obras y expropiaciones por importe de 13.887 miles de euros.

Adicionalmente, la Entidad ha concedido avales a terceros por un importe total de 147.517 miles de euros. La Dirección de la Entidad no espera que surjan pasivos exigibles de cuantía significativa, como consecuencia de las referidas garantías.

(11) Deudas con Entidades de Crédito

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

Al 31 de diciembre de 2006 el detalle de las deudas financieras de ADIF es como sigue:

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2006

	Interés	Miles de euros		
		Vencimiento		Saldo dispuesto a tipo de cambio al 31/12/06
		A corto plazo	A largo plazo	
Préstamos en moneda extranjera	0,47% a 3,96%	37.943	101.523	139.466
Préstamos en euros	3,44% a 5,07%	27.512	2.926.588	2.954.100
Intereses devengados pendientes de vencimiento		15.107	-	15.107
Total deudas con entidades de crédito		<u>80.562</u>	<u>3.028.111</u>	<u>3.108.673</u>

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

Ejercicio	Miles de euros
2007	65.455
2008	59.968
2009	54.480
2010	52.527
Después de 2010	2.861.136
	<u>3.093.566</u>

El tipo de interés medio del pasivo de ADIF al 31 de diciembre de 2006 es del 3,57 % anual.

Al 31 de diciembre de 2006, el límite de las líneas de crédito que ADIF tenía concedidas por entidades financieras, asciende a un importe total de 140.152 miles de euros, que al cierre del ejercicio 2006 no están dispuestas, ni han sido utilizadas durante este ejercicio. El vencimiento de las pólizas de crédito es a corto plazo con renovación tácita anual para ciertas pólizas con un límite establecido de renovaciones.

(12) Otras deudas no comerciales

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

	Miles de euros
Proveedores de inmovilizado	1.039.167
Acreedores por expropiaciones	49.973
Administraciones Públicas	144.329
Remuneraciones pendientes de pago	18.613
Otras deudas	74.791
Total	<u>1.326.873</u>

El saldo a 31 de diciembre de 2006 de la cuenta de proveedores de inmovilizado recoge la deuda por obras en activos propios por importe de 400.376 miles de euros y por inversiones realizadas por cuenta del Estado en la Red Ferroviaria de su titularidad por importe de 124.873 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 513.918 miles de euros.

En acreedores por expropiaciones pendientes de pago se incluyen fundamentalmente los justiprecios aprobados a 31 de diciembre de 2006 y pendientes de pago.

El epígrafe de Administraciones Públicas presenta el siguiente desglose a 31 de diciembre de 2006:

	<u>Miles de euros</u>
Retenciones a cuenta del I.R.P.F. y Arrendamientos Urbanos	8.995
Organismos de la Seguridad Social acreedores	8.783
Seguridad Social a cargo de la empresa pendiente de liquidar	6.234
Obligaciones de pago por Ayudas F.E.D.E.R. devengadas y pendientes de cobro para la financiación de inversiones en la Red de Titularidad del Estado	88.557
Otros	<u>31.760</u>
Saldo a 31 de diciembre de 2006	<u>144.329</u>

(13) Situación fiscal

(a) Impuesto sobre Sociedades

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

En febrero de 2007, la Entidad ha recibido autorización para adoptar el régimen de consolidación fiscal para el ejercicio 2007 con su sociedad dependiente "Equipamientos de Espacios y Estaciones, S.A.", de la que posee el 100 % del capital social.

La base imponible determinada conforme a la legislación fiscal estará sujeta a un gravamen del 35%. De la cuota resultante podrán practicarse ciertas deducciones y bonificaciones. Debido al diferente tratamiento que la legislación fiscal establece para determinadas operaciones, el resultado contable difiere de la base imponible fiscal. A continuación se incluye una conciliación entre el resultado contable del ejercicio 2006 y la base imponible estimada para la declaración del Impuesto sobre Sociedades, que se presentará tras la aprobación de las Cuentas Anuales del ejercicio 2006:

	<u>Miles de euros</u>
Pérdida contable del ejercicio:	(84.287)
Diferencias permanentes:	627
Diferencias temporales consideradas como permanentes:	
Con origen en el ejercicio:	80.107
Con origen en ejercicios anteriores:	(110.748)
Base imponible	(114.301)
Retenciones y pagos a cuenta:	
De la Entidad	13.225
Otras	1
Impuesto sobre Sociedades a devolver (nota 6(c))	13.226

El detalle de las diferencias temporales en el reconocimiento de gastos e ingresos a efectos contables y fiscales consideradas como permanentes, es como sigue:

	<u>Miles de euros</u>
Con origen en el ejercicio:	
Provisión para insolvencias	711
Provisión para riesgos y gastos	20.811
Provisiones para obligaciones con el personal pasivo	58.585
Total	<u>80.107</u>
Con origen en ejercicios anteriores:	
Provisión para insolvencias de deudores	(3.676)
Provisión para riesgos y gastos	(15.224)
Provisiones para obligaciones con el personal pasivo	(91.848)
	<u>(110.748)</u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Memoria de Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2006

La Entidad, siguiendo un criterio de prudencia, no registra el efecto impositivo anticipado de las diferencias temporales y, por tanto, las mismas se tratan, desde un punto de vista contable, como diferencias permanentes. Al 31 de diciembre de 2006 no existen impuestos diferidos, al no existir diferencias temporales que produzcan imposición diferida.

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

<u>Ejercicio</u>	<u>Entidad de origen</u>	<u>Miles de euros</u>	<u>Plazo máximo para compensar</u>
1998	Renfe	63.663	2013
1999	Renfe	105.053	2014
2000	Renfe	69.889	2015
2001	Renfe	27.769	2016
2004	GIF	49.741	2019
2005	ADIF	136.218	2020
2006	ADIF	114.301	2021
		<u>566.634</u>	

Las bases imponibles negativas del período 1.998 – 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 (véase nota 1 (e)).

De acuerdo con la legislación vigente, las pérdidas fiscales de un ejercicio pueden compensarse a efectos impositivos con los beneficios de los quince ejercicios siguientes. Sin embargo, el importe final a compensar por dichas pérdidas fiscales pudiera ser modificado como consecuencia de la comprobación limitada de los ejercicios en que se produjeron. El balance de situación adjunto no recoge el posible efecto fiscal de la compensación de pérdidas.

La Entidad dispone de las siguientes deducciones pendientes de aplicar por doble imposición de dividendos:

<u>Ejercicio</u>	<u>Entidad de origen</u>	<u>Miles de euros</u>	<u>Plazo máximo para compensar</u>
2002	Renfe	1.678	2009
2003	Renfe	1.002	2010
2004	Renfe	1.215	2011
2005	ADIF	675	2012
2006	ADIF	5.840	2013
		<u>10.410</u>	

Las deducciones del período 2002 – 2004 corresponden, de acuerdo con lo dispuesto en la Orden Ministerial FOM/2909/2006, al 50% de las deducciones por doble imposición atribuidas a RENFE en dicho período (véase nota 1 (e)).

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

<u>Ejercicio</u>	<u>Entidad de origen</u>	<u>Miles de euros</u>	<u>Plazo máximo para compensar</u>
2001	GIF	1.216	2016
2002	GIF	673	2017
2003	GIF	692	2018
2004	GIF	405	2019
2005	ADIF	115	2020
2006	ADIF	194	2021
		<u>3.295</u>	

(b) Impuesto sobre el valor añadido

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

En aplicación de la sentencia de 6 de octubre de 2005 del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, que ha dejado parcialmente sin efecto la reforma de determinados artículos de la Ley del Impuesto sobre el Valor Añadido que se llevó a cabo mediante la Ley 66/1997 de 30 de diciembre, y de la Resolución 2/2005 de la Dirección General de Tributos de 24 de noviembre, que interpreta la referida sentencia, la Entidad ha solicitado, con fecha 20 de abril de 2006, y como sucesora universal de la entidad pública empresarial GIF, la devolución de 555.349 miles de euros correspondientes a las cuotas soportadas por el impuesto sobre el valor añadido en la adquisición de bienes y servicios para la construcción de diversas líneas de alta velocidad durante los ejercicios 2001 a 2004 que no habían sido deducidas, con base en la derogada reforma de este impuesto antes citada.

Como consecuencia de lo anterior, la Dependencia de Control Tributario y Aduanero de la Delegación Central de Grandes Contribuyentes de Madrid notificó, con fecha 18 de octubre de 2006, la comunicación del inicio de actuaciones de comprobación e investigación de la solicitud de devolución del impuesto sobre el valor añadido de los ejercicios 2002 a 2004, que tendrán carácter parcial ya que se limitarán a la aplicación de la regla de prorrata por parte de aquella Entidad en esos ejercicios.

Igualmente, la Dependencia de Control Tributario y Aduanero de la Delegación Central de Grandes Contribuyentes de Madrid notificó, con fecha 13 de septiembre de 2006, la comunicación del inicio de actuaciones de comprobación e investigación de la solicitud de devolución del impuesto sobre el valor añadido del ejercicio 2005, que tendrán carácter parcial ya que se limitarán a la aplicación de la regla de prorata por parte de ADIF en los ejercicios 2001 a 2005.

El 14 de marzo de 2007 se suscribieron dos actas de conformidad por cada uno de los procedimientos de comprobación antes indicados. En la primera de éstas, la Agencia Tributaria realiza la propuesta de liquidación con resultado de devolución a favor del ADIF como sucesor universal del GIF, del Impuesto sobre el Valor Añadido, ejercicios 2002 a 2004, por importe de 435.856 miles de euros. En la segunda acta realiza también una propuesta de liquidación con resultado de devolución por el Impuesto sobre el Valor Añadido, ejercicio 2005, a favor del ADIF por importe de 260.919 miles de euros. Estos importes fueron cobrados por la Entidad el 27 de marzo de 2007.

(c) Ejercicios abiertos a inspección

Durante el ejercicio 2002, la Oficina Nacional de Inspección (actualmente Dependencia de Control Tributario y Aduanero de la Delegación Central de Grandes Contribuyentes) realizó diversas actuaciones de comprobación de las declaraciones fiscales de RENFE correspondientes al período 1998 – 2000 existiendo las siguientes liquidaciones recurridas en vía económico-administrativa y contencioso-administrativa:

- Impuesto sobre el Valor añadido:

<u>Ejercicio</u>	<u>Situación</u>	<u>Importe de los octos (1) (miles de euros)</u>
Ejercicio 1998	Pendiente de recurso contencioso ante la Audiencia Nacional	110.434
Ejercicios 1999 y 2000	Pendiente de recurso contencioso ante la Audiencia Nacional	142

(1) Incluye cuota e intereses

- Impuesto sobre Sociedades:

<u>Ejercicio</u>	<u>Situación</u>	<u>Importe de las actas (miles de euros)</u>
Ejercicio 1998	Pendiente de recurso contencioso ante la Audiencia Nacional	Sin cuota
Ejercicio 1999	Pendiente de recurso contencioso ante la Audiencia Nacional	Sin cuota
Ejercicio 2000	Pendiente de recurso contencioso ante la Audiencia Nacional	Sin cuota

Con fecha 8 de julio de 2005 fue notificada la resolución del Tribunal Económico Administrativo Central, por el Impuesto sobre el Valor añadido de los ejercicios 1998, 1999 y 2000 que estimaba parcialmente las reclamaciones presentadas por Renfe, anulando las liquidaciones efectuadas por la Oficina Nacional de Inspección y disponiendo la emisión de una nueva liquidación. La Entidad ha recurrido la resolución de este Tribunal Administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Con fecha 30 de junio de 2006, la Dependencia de Control Tributario y Aduanero de la Delegación Central de Grandes Contribuyentes ha notificado a esta Entidad, como ejecución de la Resolución del párrafo anterior, una nueva liquidación tributaria en concepto del Impuesto sobre el Valor Añadido de los ejercicios 1998, 1999 y 2000, por importe de 119.030 miles de euros, que incluye cuota e intereses, frente a la cual se ha procedido a presentar una nueva reclamación económica-administrativa ante el Tribunal Económico Administrativo Central y del que corresponderían a ADIF, en aplicación de la Orden Ministerial FOM 2909/2006, de 19 de septiembre de 2006, un importe total de 59.515 miles de euros. La Dirección de la Entidad no ha registrado ninguna provisión por este concepto al considerar que dicho recurso será estimado.

Al 31 de diciembre de 2006, la Entidad tiene abiertos a inspección los ejercicios correspondientes al periodo 1998-2006 para los principales impuestos que le son aplicables.

Adicionalmente, la entidad pública empresarial GIF tiene abiertos a inspección los ejercicios correspondientes al periodo 2000-2004 del Impuesto sobre Sociedades y 2001-2004 del Impuesto sobre el Valor Añadido.

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

(14) Importe neto de la cifra de negocios

El detalle del importe neto de la cifra de negocios de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2006, es como sigue:

	<u>Miles de euros</u>
Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios	161.188
Canon por utilización de la red ferroviaria de interés general	105.317
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias	55.871
Ingresos por administración de la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado	635.395
Ingresos por actuaciones de inversión en la Red de Titularidad del Estado	332.788
Tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros (nota 1(g))	<u>13.353</u>
Total	<u><u>1.142.724</u></u>

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

El detalle de los ingresos por liquidación de cánones ferroviarios devengados en el ejercicio 2006 desglosado por las distintas modalidades establecidas en la Orden FOM/898/2005, es el siguiente:

	<u>Miles de euros</u>
Canon por utilización de infraestructura	105.317
Canon de acceso	1.410
Canon por reserva de capacidad	56.067
Canon de circulación	29.815
Canon por tráfico	18.025
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones	55.871
Canon por utilización de estaciones	49.438
Canon por estacionamiento y utilización de andenes	4.362
Canon por utilización de vías de apartado	122
Canon de paso por cambiadores de ancho	<u>1.949</u>
Total	<u><u>161.188</u></u>

A 31 de diciembre de 2006 se encuentran pendientes de liquidación y cobro cánones ferroviarios por un importe total de 13.799 miles de euros (véase nota 6 (a)), de los cuales una cifra de 9.222 miles de euros corresponden al canon por utilización de la red ferroviaria de interés general y 4.577 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 convenio suscrito el 28 de febrero de 2006 entre el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Economía y Hacienda y ADIF para la gestión y mantenimiento de la red ferroviaria de titularidad estatal (véase nota 1 (c)).

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

Corresponde a los ingresos devengados en el ejercicio por las obras de inversión realizadas por ADIF por cuenta del Estado en la Red Ferroviaria de su titularidad (véase nota 5).

(15) Otros ingresos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2006 adjunta, es como sigue:

	Miles de euros
Beneficios por venta de inmovilizado	56.298
Alquileres y servicios	133.809
Ingresos operadores ferroviarios	373.223
Arrendamientos y servicios	5.843
Reparaciones y conservación	2.448
Servicios complementarios	3.750
Servicios en terminales	71.760
Suministros	225.144
Servicios en estaciones	54.928
Prestación de servicios informáticos	7.544
Otros ingresos	1.806
Otros	42.138
TOTAL	605.468

(16) Gastos de Personal

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2006 adjunta es el siguiente:

	Miles de euros
Sueldos y salarios	428.833
Seguridad social y fondos de colaboración	129.434
Otros gastos	30.956
Indemnizaciones ERE 2006-2010	40.749
Total sueldos , salarios y otros	629.972

El número medio de empleados durante el ejercicio 2006, distribuido por categorías y de acuerdo con los niveles definidos en el Convenio Colectivo de ADIF, es como sigue:

<u>Categoría</u>	<u>Número medio de empleados</u>
Dirección	27
Personal de estructura	1.596
Mandos intermedios	2.397
Niveles 8-10	11
Nivel 7	56
Nivel 6	2.641
Nivel 5	2.064
Nivel 4	3.431
Nivel 3	2.302
	<u>14.525</u>

(17) Otros gastos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2006 adjunta, es como sigue:

	<u>Miles de euros</u>
Inversiones en la Red de titularidad del Estado	286.199
Reparaciones y conservación de la infraestructura	269.471
Energía de tracción	167.585
Servicios de atención a viajeros	52.508
Gastos convenios operadores ferroviarios	44.972
Suministros	38.908
Servicios de profesionales independientes	15.000
Alquileres y cánones	11.309
Gastos ligados al tráfico	10.569
Publicidad y relaciones públicas	13.272
Gastos de viaje	7.365
Transportes	2.829
Otras reparaciones y conservación	5.837
Primas de seguros	1.638
Tributos	457
Otros gastos de explotación	24.293
Total	<u>952.212</u>

La cuenta "Inversiones en la Red de Titularidad del Estado" incluye el coste de las obras de inversión realizadas en el ejercicio. Según se indica en la nota 14, los ingresos por este concepto en el ejercicio 2006 ascienden a 332.788 miles de euros. La cantidad restante se

debe fundamentalmente a los aprovisionamientos por importe de 35.055 miles de euros, así como a los trabajos efectuados por personal propio.

Debido a que la auditoría de cuentas anuales de 2006 de la Entidad es contratada por la IGAE, ADIF no desglosa gasto alguno por este concepto. Sociedades con vínculos con el auditor de cuentas a los que hace referencia la disposición adicional décimocuarta de la Ley de medidas de reforma del sistema financiero han devengado durante 2006 honorarios por otros servicios por importe de 277 miles de euros.

(18) Gastos financieros y gastos asimilados

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2006 es como sigue:

	Miles de euros
Intereses de préstamos a largo plazo	78.146
Intereses de liquidación en contrato de obra	2.432
Intereses de demora en expropiaciones	5.314
Otros gastos financieros	1.393
Total	<u>87.285</u>

(19) Otros intereses e ingresos asimilados

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2006 es como sigue:

	Miles de euros
Intereses de Inversiones financieras temporales	91.234
Intereses de cuentas corrientes	10.148
Intereses cargados a clientes	1.461
Otros ingresos	1.056
Total	<u>103.899</u>

(20) Resultados Extraordinarios

Este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2006 adjunta, recoge los conceptos que se detallan a continuación:

	Miles de euros
Ingresos:	
Subvenciones de capital traspasadas al resultado del ejercicio (Nota 9))	33.920
Otros ingresos extraordinarios	3.644
Ingresos de ejercicios anteriores	<u>27.666</u>
Total Ingresos Extraordinarios	<u>65.230</u>
Gastos:	
Variación de las provisiones del inmovilizado inmaterial, material y cartera de control.	(10.115)
Pérdidas procedentes del inmovilizado material, inmaterial y cartera de control	(1.648)
Otros gastos extraordinarios	(29.160)
Gastos de ejercicios anteriores	<u>(15.301)</u>
Total Gastos Extraordinarios	<u>(56.224)</u>
Total Resultados Extraordinarios Positivos	<u>9.006</u>

En "Otros ingresos extraordinarios" se incluye la compensación económica por resolución anticipada de contratos de alquiler de fibra óptica por importe de 2.782 miles de euros.

En el epígrafe "Otros gastos extraordinarios" la entidad ha registrado 2.514 miles de euros en concepto de gastos de viaje de ocio realizados por el personal así como un total de 22.180 miles de euros correspondientes a la dotación de un fondo para compromisos futuros por viajes de ocio del personal pasivo. Este fondo ha sido constituido en 2006 tal y como se explica en las nota 3 (k) y 10.

En los epígrafes de gastos e ingresos de ejercicios anteriores se incluyen, entre otros conceptos, las modificaciones en las estimaciones efectuadas en ejercicios anteriores por gastos e ingresos de explotación, como consecuencia de su definitiva liquidación o de la nueva información disponible.

También se han registrado como otros gastos extraordinarios un total de 1.655 miles de euros correspondiente al importe abonado al Banco Europeo de Inversiones por la cancelación anticipada de operaciones financieras concertadas en ejercicios anteriores a tipos de interés fijo muy superiores a los existentes actualmente en los mercados financieros.

En el epígrafe "Variación de las provisiones de inmovilizado material, inmaterial y cartera de control", se incluye una provisión por depreciación de inmovilizado material por importe de 10.071 miles de euros correspondiente a la corrección valorativa de un inmovilizado material cuyo valor de mercado a 31 de diciembre de 2006 era inferior al valor de adquisición.

(21) Información Medioambiental

Al 31 de diciembre de 2006 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 2006 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 2006.

(22) Remuneraciones a los miembros del Consejo de Administración

En el ejercicio 2006, los importes por todos los conceptos devengados por Consejeros ascienden a 356 miles de euros. No existen saldos con los miembros del Consejo de Administración.

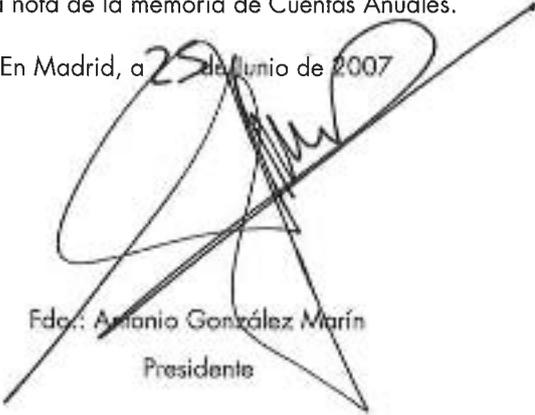
Desde la entrada en vigor de la Ley 5/2006 de 10 de abril, de regularización de los conflictos de intereses de los miembros del Gobierno y de los Altos Cargos de la AGE, la Entidad ha procedido a ingresar en el Tesoro las remuneraciones correspondientes a aquellos vocales del Consejo que compatibilizan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

Asimismo, la Entidad no mantiene 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.

(23) Cuadros de financiación

Los cuadros de financiación de los ejercicios 2006 y 2005 se presentan en el Anexo III, que forma parte integrante de esta nota de la memoria de Cuentas Anuales.

En Madrid, a 25 de Junio de 2007



Fdo.: Antonio González Marín
Presidente

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
 ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

 Detalle de empresas del grupo y asociadas
 31 de diciembre de 2006

Miles de euros					
Nombre	Actividad	Porcentaje de Participación	Coste de la participación	Fondos Propios (e)	Beneficio/ (pérdida) del ejercicio 2006
Equipamientos de Espacios y Estaciones, S.A. (EQUIDES) (d)	Gestión inmobiliaria	100%	5.449	7.513	(47)
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA) (a)	Enajenación y manipulación de materiales innecesarios	65%	78	3.484	2.035
REDALSA, S.A. (a)	Soldadura y regeneración de carril	52%	188	4.431	220
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA) (a)	Investigación ferroviaria..	51%	153	17.526	6.294
Comercial del Ferrocarril, S.A.(COMFERSA) (a)	Explotación con fines publicitarios de las instalaciones y propiedades de Renfe-Operadora y ADIF, y promoción y explotación de equipamientos comerciales	51%	2.657	16.134	2.918
Total participaciones directas superiores al 50%			8.525		
Alta Velocidad ESPAÑA-PORTUGAL, AEIE (c)	Estudios técnicos, económicos y financieros de los Corredores Oporto-Vigo y Madrid-Lisboa-Oporto	50%	1.513	2.805	(42)
Cartagena AVE, S.A. (c)	Gestión Inmobiliaria	50%	300	601	1
Murcia AVE, S.A. (c)	Gestión Inmobiliaria	50%	300	601	1
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA) (c)	Almacenamiento, depósito y distribución de mercancías	40,34%	358	1.663	356
Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A. (c)	Gestión inmobiliaria	40%	10.730	29.183	1.620
Areas Comerciales en Estaciones, S.A. (c)	Gestión inmobiliaria	40%	903	2.216	(15)
Nuevas Estaciones Ferroviarias, S.A. (c)	Gestión inmobiliaria	40%	400	1.021	8
Renfurbis, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	2.022	11.577	4.273
Promociones Residenciales Sofetral, S.A. (c)	Gestión inmobiliaria	40%	1.399	7.378	1.135
Tricefalo, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	3.606	7.008	(567)
Bano Real, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	1.463	4.481	775
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A. (c)	Gestión inmobiliaria	40%	120	635	159
Terralbina Inmobiliaria, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	841	2.142	29
Aguilas Residencial, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	720	3.817	1.733
Residencial Langa , S.A. (a)	Gestión Inmobiliaria	40%	140	375	(55)
Centro Estación Miranda, S.A. (c)	Gestión Inmobiliaria	40%	1.200	2.936	(15)
Desarrollo Inmobiliario Castilla-La Mancha, S.A. (a)	Gestión Inmobiliaria	40%	481	2.135	793
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A. (a)	Gestión Inmobiliaria	40%	6.720	16.595	(111)
Promociones Inmobiliarias Renfapex 2000, S.A. (a)	Gestión Inmobiliaria	40%	481	3.340	319
Vías y Desarrollos Urbanos, S.A. (a)	Gestión Inmobiliaria	40%	3.801	10.385	369
Inarenas Proyectos Inmobiliarios, S.A. (a)	Gestión Inmobiliaria	40%	360	1.124	(31)
Necsoren, S.A. (a)	Gestión Inmobiliaria	40%	60	64	(4)
León Alta Velocidad 2003, S.A. (c)	Instalación integración Alta Velocidad en León	37,50%	229	539	(6)
Logroño Integración Ferrocarril 2002, S.A. (c)	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Logroño	37,50%	225	508	(10)
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A. (c)	Instalaciones integración Alta Velocidad en Valencia	37,50%	225	593	(4)
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A. (c)	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Valladolid	37,50%	225	181	(210)
Zaragoza Alta Velocidad 2003, S.A. (c)	Gestión Inmobiliaria	37,50%	225	581	0
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A. (b)	Gestión Inmobiliaria	37,50%	225		
Barcelona Sagrera Alta Velocidad S.A. (c)	Gestión Inmobiliaria	37,50%	225	600	0
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) (a)	Redacción de Proyectos de Ingeniería civil e industrial de índole ferroviaria. Asesoramiento en función de consulting	21,91%	1.049	55.095	13.297
Otros				310	
Total participaciones comprendidas entre el 20% y el 50%			40.856		
TOTAL			49.381		

(a) Cuentas anuales auditadas a 31 de diciembre de 2006
 (b) No se dispone de cuentas anuales auditadas a 31 de diciembre de 2006

(c) Cuentas anuales provisionales a 31 de diciembre de 2006
 (d) Cuentas anuales formuladas pendientes de auditoría a 31 de diciembre de 2006
 (e) En la columna de Fondos Propios está incluido el resultado del ejercicio 2006

Este anexo I forma parte integrante de la nota 5 de la Memoria de Cuentas Anuales del ejercicio 2006 junto con la cual debe ser leído.



**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS**

**Detalle y movimiento del epígrafe de balance de fondos propios
Ejercicio 2006
(Expresado en miles de euros)**

	Aportaciones Patrimoniales			Resultados de ejercicios anteriores							
	Otras aportaciones patrimoniales	Patrimonio recibido en adscripción	Total	Reservas	Aportación para compensación de pérdidas	Aportación para compensación de pérdidas anteriores al Contrato - Programa 1994-1998	Saneamiento de balance por adaptación a nuevos principios	Resultados de ejercicios anteriores	Total	Resultado del ejercicio	
Saldo al 31 de diciembre de 2005	11.643.038	99.159	11.742.197	245.570	2.673.460	74.757	(1.081.945)	(2.662.849)	(996.577)	(110.682)	10.880.508
Aplicación resultados anteriores al ejercicio 2005	(996.577)	-	(996.577)	-	(2.673.460)	(74.757)	1.081.945	2.662.849	996.577	-	-
Aportación del Estado	1.850.477	43	1.850.477	-	43	43	-	-	-	-	1.850.477
Dotación Provisión Patrimonio Histórico Cultural	(4.605)	43	(4.605)	-	43	43	-	-	-	-	(4.605)
Distribución Resultado del 2005	-	43	43	-	43	43	-	(110.682)	(110.682)	110.682	-
Resultados del ejercicio 2006	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(84.287)	(84.287)
Otros	173	-	173	-	-	-	-	-	-	-	173
Saldo al 31 de diciembre de 2006	12.492.506	99.159	12.591.665	245.570	-	-	-	(110.682)	(110.682)	(84.287)	12.642.266

Este anexo forma parte integrante de la nota 8 de la Memoria de Cuentas Anuales a 31 de diciembre de 2006, junto al cual debe ser leído

**Cuadros de Financiación para los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2006 y 2005
(Expresados en miles de euros)**

Aplicaciones	2006	2005	Orígenes	2006	2005
Recursos aplicados en las operaciones	-	27.300	Recursos procedentes de las operaciones	50.915	-
Gastos de establecimiento	2.720	1.809	Aportaciones Patrimoniales	-	-
Adquisiciones de inmovilizado	-	-	Aportaciones del Estado	1.845.872	1.843.854
Inmovilizaciones inmateriales	4.082	1.149	Patrimonio recibido en adscripción	173	246
Inmovilizaciones materiales	2.527.290	2.662.315		<u>1.846.045</u>	<u>1.844.100</u>
Inmovilizaciones financieras	600	10.122			
	<u>2.531.972</u>	<u>2.673.586</u>	Subvenciones de capital y otras ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.978.801	800.678
Administraciones Públicas deudoras a largo plazo	811.041	522.356	Deudas a largo plazo	1.002.488	1.000.337
Deudores por operaciones de tráfico a largo plazo	-	272	Enajenaciones y bajas de inmovilizaciones materiales	58.246	58.410
Incremento de gastos a distribuir en varios ejercicios	-	-	Cancelación o traspaso a corto plazo de inmovilizaciones financieras y deudores por operaciones de tráfico	491.153	124.930
Disminución de ingresos a distribuir	-	-	Traspaso a largo plazo provisiones riesgos y gastos	31.351	-
Cancelación o traspaso a corto plazo de deudas a largo plazo	70.128	131.743			
Provisiones para riesgos y gastos	13.915	15.512	Incremento del pasivo por integración del GIF	-	-
			Fondos Propios	7.946.313	-
Incremento del activo por integración del GIF	-	32.806	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	3.894.772	-
Inmovilizaciones inmateriales	-	9.431.343	Deudas a largo plazo	811.726	-
Inmovilizaciones materiales	-	71.683		<u>12.652.811</u>	<u>-</u>
Inmovilizaciones financieras	-	1.550			
Gastos a distribuir en varios ejercicios	-	1.550	Incremento neto de provisiones para riesgos y gastos por segregación de Renfe-Operadora	-	13.142
	<u>-</u>	<u>9.537.382</u>			
Reducción del pasivo por segregación de RENFE-Operadora	-	-	Reducción del activo por segregación de Renfe-Operadora	-	-
Fondos Propios	-	1.230.489	Gastos de Establecimiento	-	2.352
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	-	12.343	Inmovilizaciones inmateriales	-	5.450
Deudas a largo plazo	-	1.169.971	Inmovilizaciones materiales	-	2.794.263
	<u>-</u>	<u>2.412.803</u>	Inmovilizaciones financieras	-	145.049
Incremento neto del capital circulante por integración del GIF	-	3.115.429	Gastos a distribuir en varios ejercicios	-	2.590
Incremento neto del capital circulante por segregación de Renfe-Operadora	-	550.043			
	<u>-</u>	<u>550.043</u>	Total orígenes	5.458.999	19.444.112
Total aplicaciones	3.429.776	18.988.235			
Aumento del capital circulante	2.029.223	455.877			
	<u>5.458.999</u>	<u>19.444.112</u>			

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Detalle y movimiento del epígrafe de balance de fondos propios
Ejercicio 2006
(Expresado en miles de euros)

Variaciones en el capital circulante

	2006		2005	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
Existencias	22.279	-	-	9.400
Deudores	2.343.874	-	217.588	-
Inversiones financieras temporales	-	234.354	368.301	-
Tesorería	-	269.507	-	200.491
Ajustes por periodificación	-	6.168	-	1.049
Acreedores a corto plazo	191.914	-	68.399	-
Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo	-	18.815	12.529	-
	2.558.067	528.844	666.817	210.940
Variación del capital circulante	-	2.029.223	-	455.877
	<u>2.558.067</u>	<u>2.558.067</u>	<u>666.817</u>	<u>666.817</u>

Este anexo forma parte integrante de la nota 23 de la memoria de cuentas anuales de 2006, junto con la cual debe ser leído.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Cuadros de Financiación para los ejercicios anuales terminados en
31 de diciembre de 2006y 2005
(Expresado en miles de euros)

La conciliación del resultado del ejercicio con recursos procedentes aplicados de las operaciones es como sigue:

	2006	2005
Resultado del ejercicio	(84.287)	(110.682)
Más		
Dotaciones a las amortizaciones	149.555	130.182
Dotación a la provisión por depreciación del inmovilizado	10.115	9.278
Pérdidas por retiros de inmovilizado	1.648	408
Gastos a distribuir en varios ejercicios imputados a resultados	384	15
Dotación a las provisiones para riesgos y gastos	68.706	18.854
Dotación a la provisión para insolvencias de deudores a l/p	-	5.039
Menos		
Traspaso o resultados de subvenciones en capital y otros ingresos a distribuir	(35.569)	(22.681)
Beneficios por venta de inmovilizado	(56.298)	(48.467)
Aplicación de provisiones a resultados	(3.339)	(9.246)
Recursos procedentes aplicados de las operaciones	<u>50.915</u>	<u>(27.300)</u>

Este anexo forma parte integrante de la nota 23 de la memoria de cuentas anuales de 2006, junto con la cual debe ser leído.



Informe de Auditoría de Cuentas Anuales elaboradas de acuerdo con los principios y normas contables establecidos para la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias por la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) con fecha 30 de diciembre de 1992

Al Consejo de Administración de la
Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

1. Hemos auditado las cuentas anuales de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, (la Entidad o Adif) que comprenden el balance de situación al 31 de diciembre de 2006 y la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria correspondientes al ejercicio actual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad del Presidente de la Entidad. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado. Excepto por las salvedades mencionadas en los párrafos 3 y 4 siguientes, el trabajo se ha realizado de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.
2. 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 y del cuadro de financiación, además de las cifras del ejercicio 2006, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2006. Con fecha 16 de octubre de 2006 emitimos nuestro informe de auditoría acerca de las cuentas anuales del ejercicio 2005, en el que expresamos una opinión con salvedades.
3. Como se explica en la nota 5(b) de la memoria adjunta, durante los ejercicios 2005 y 2006 Adif ha realizado ciertas obras de reposición y mejora en las infraestructuras ferroviarias integradas en la red de interés general de titularidad del Estado, reconociendo un derecho de cobro con la Administración General del Estado (AGE) por los importes invertidos en las mencionadas obras. El Contrato – Programa 2007-2010, de fecha 16 de febrero de 2007, firmado entre la AGE y Adif, recoge en su cláusula 10, que la AGE realizará una aportación a Adif de 895.567 miles de euros, IVA incluido, con objeto de dar cobertura presupuestaria a las mencionadas obras de reposición y mejora, una vez que se haya procedido a su liquidación conforme al procedimiento establecido en el propio Contrato – Programa. Según dicho procedimiento, la propuesta de liquidación debe ser aprobada por la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa, que la remitirá a la IGAE para que realice el oportuno informe de control, requisitos estos necesarios para que pueda determinarse la cantidad exacta a liquidar y pagar.

A fecha de este informe, aún no se ha preparado la propuesta de liquidación de las obras efectuadas ni se ha constituido la mencionada Comisión de Seguimiento, por lo que el procedimiento de liquidación mencionado en el párrafo anterior se encuentra pendiente de ejecución. En estas circunstancias, no nos es posible concluir sobre la exactitud de la cuenta a cobrar al Estado por este concepto que, según los registros contables de Adif al 31 de diciembre de 2006, una vez descontadas ciertas cantidades ya cobradas de otros organismos, asciende a 586.227 y 172.999 miles de euros a corto y largo plazo, respectivamente.

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

Al 31 de diciembre de 2006 Adif continúa con el proceso de valoración de los terrenos que a dicha fecha aún no tiene registrados contablemente en su inmovilizado material, aquellos sobre los que se ubican los recintos ferroviarios y los correspondientes a la línea que tiene adscrita por la Ley del Sector Ferroviario, por lo que no conocemos el efecto que sobre las cuentas anuales adjuntas del ejercicio 2006 tendría su registro contable.

5. En nuestra opinión, excepto por los efectos de aquellos ajustes que podrían haberse considerado necesarios si no hubiésemos tenido las limitaciones al alcance de nuestro trabajo descritas en los párrafos 3 y 4 anteriores, las cuentas anuales del ejercicio 2006 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 2006 y de los resultados de sus operaciones y de los recursos obtenidos y aplicados durante el 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 establecidos para la Entidad por la IGAE con fecha 30 de diciembre de 1992, que se describen en las notas 2 y 3 de la memoria adjunta, que guardan uniformidad con los aplicados en el ejercicio anterior.
6. El informe de gestión adjunto del ejercicio 2006, contiene las explicaciones que el Presidente de la Entidad considera oportunas sobre la situación de la Entidad, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2006. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

KPMG AUDITORES, S.L.



Manuel Martín Barbón

27 de junio de 2007

INSTITUTO DE
CENSORES JURADOS
DE CUENTAS DE ESPAÑA

Miembro y ex socio
KPMG AUDITORES, S.L.

Jun 2007 nº 01-00/13281
COPIA GRATUITA

.....
Este informe está sujeto a la Ley
aplicable establecida en la
Ley 44/2002 de 22 de noviembre.
.....



ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

