



## 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, hasta 31 de diciembre de 2005 el Gobierno ha encomendado al Adif 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.

- Nuevo acceso ferroviario de alta velocidad a Toledo por acuerdo de 3 de agosto de 2001.
- 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).
- Tramo Orense-Santiago de la Línea de alta velocidad a Galicia, del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02).
- 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).
- 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).
- 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).

Las principales actuaciones del año 2005 y la situación al cierre del ejercicio se describe a continuación.

#### Lleida-Barcelona-Figueras.

- a) En el tramo Lleida-Tarragona-Barcelona se han terminado 5 subtramos de plataforma, de 20,30 km, e iniciado las obras de los accesos a Barcelona (4 subtramos) con lo que se completa la contratación de la plataforma de todo el trayecto. Se ha finalizado el tramo de montaje de vía "Lleida-Alcover" de 75,8 km y continúan en ejecución los proyectos de vía e instalaciones del resto de los tramos. Asimismo, se ha iniciado la obra de la estación de Camp de Tarragona.
- b) En el tramo Barcelona-Figueras continúan en ejecución cinco subtramos, con una longitud de 38,2 km y se han iniciado las obras de dos subtramos con una longitud de 10,9 km. Los demás subtramos, de 83 km, continúan en estudio informativo pendiente de DIA o en redacción de proyecto.

Con ello, la situación a 31 de diciembre es la siguiente:

- a) En el tramo Lleida-Tarragona-Barcelona las obras de plataforma



terminada son de 151 km y las obras en ejecución de 46 km. Las obras de montaje de vía terminada suman 75,8 km y continúan en ejecución los proyectos de vía e instalaciones del resto de tramos. La obra de la estación de Camp de Tarragona está en ejecución.

- b) En el tramo Barcelona-Figueras las obras de plataforma en ejecución son de 49,1 km. El resto de los subtramos, de 83 km., continúan en estudio informativo pendiente de DIA o en redacción de proyecto.

#### Madrid-Segovia-Valladolid.

Las principales actuaciones de 2005 han sido las siguientes: se han terminado dos tramos de plataforma, de 18,5 km, y se ha avanzado en la construcción de 60,9 km, finalizando la perforación de los túneles de Guadarrama; se ha adjudicado la plataforma del tramo Valdeillas-Río Duero de 11,1 km de longitud; el Consejo de Ministros ha autorizado las obras de los tramos Chamartín-Fuencarral, de 4,6 km, y Río Duero-Valladolid Campo Grande, de 11,4 km; se ha iniciado la información pública de los tres estudios informativos complementarios de la integración en Valladolid: Variante Este, Nuevo complejo ferroviario y Actuaciones en el pasillo ferroviario y se ha licitado el montaje de vía en 34 km, en el

trayecto Madrid-Miraflores de la Sierra. Con ello, la situación a 31 de diciembre es la siguiente. Las obras de plataforma terminada son de 90,7 km y 72 km están en ejecución. El tramo Chamartín-Fuencarral, de 4,6 km y Río Duero-Valladolid Campo Grande, de 11,4 km, están en licitación. En información pública los tres estudios complementarios de la integración en Valladolid. El montaje de vía finalizado es de 31 km, otros 60 km en ejecución, 43 km adjudicados, 34 km en licitación y 21 km en proyecto.

#### Córdoba-Málaga.

En el año 2005 se han terminado cuatro tramos de plataforma, con un total de 16,2 km, continúa la construcción de otros siete tramos, de 37,0 km de plataforma, y se ha adjudicado el último tramo, Arroyo de las Cañas-Estación Málaga, de 3,0 km. Continúa la ejecución de montaje de vía de 100,1 km, habiéndose licitado los otros 55,0 km restantes. Se ha iniciado la instalación de la catenaria de todo el trayecto, alcanzándose un grado de ejecución de 43,74% y el montaje de las instalaciones de seguridad y comunicaciones, alcanzándose un grado de ejecución de 39,71%. Asimismo, se han iniciado las obras de las estaciones de Puente Genil y Antequera-Santa Ana y se han aprobado las actuaciones para la

integración urbana del ferrocarril en Málaga, que incluye obras de entrada de alta velocidad en la ciudad y la remodelación de la red ferroviaria convencional.

Con ello, la situación a 31 de diciembre es la siguiente. Las obras de plataforma terminada son de 115 km estando en ejecución otros 40 km. Las obras de montaje de vía están en ejecución 100 km y 55 en licitación. La catenaria, señalización y comunicaciones están en ejecución toda la línea. Y las estaciones de Puente Genil y Antequera-Santa Ana están en ejecución.

#### Madrid-Levante.

Las principales actuaciones de 2005 han sido las siguientes: se ha terminado un tramo de 4 km, entre Benifaíó y Picassent, continúan en ejecución 237 km y se han adjudicado obras con una longitud de 52 km que están pendientes de inicio. La situación de las obras a 31 de diciembre es la siguiente: obras de plataforma terminadas 104 km, en ejecución 289 km, adjudicadas pendientes de iniciarse 52 km, en proyecto 223 km y sin iniciar 147 km.

Por último, indicar que en 2005 se finalizó la construcción de la catenaria en el tramo Villar de Chinchilla-Almansa, en una longitud de 20 km, que se había iniciado en noviembre de 2003.

#### Variante Pajares.

Durante el ejercicio 2005 se ha continuado la ejecución del túnel y se ha licitado el tramo La Robla-Túneles de Pajares. La situación a 31 de diciembre es la siguiente: las obras de ejecución suman un total de 25 km (Túneles de Pajares), las obras en licitación 9,4 km. El resto de las obras, 15,3 km, están en redacción de proyecto.

#### Eje Ourense-Santiago.

Se ha continuado con su ejecución, siendo la situación al final del ejercicio la siguiente: obras en ejecución 47 km, obras adjudicadas pendientes de iniciarse 15 km y en fase de proyecto constructivo 22 km.

#### LAV al País Vasco.

La situación a 31 de diciembre es: en diciembre de 2005 se han licitado las obras de plataforma de un tramo de 5 km, en redacción del proyecto constructivo se encuentran 67 km, en redacción de proyecto básico 89 km y en fase de estudio, pendiente de DIA, 4km.

A todo lo anterior hay que añadir las obras realizadas en la línea de alta velocidad Madrid-Toledo, que se puso en servicio el 15 de noviembre, teniendo el nuevo tramo una longitud de 21 km..

Como resumen el grado de ejecución de la red de alta velocidad se refleja en los cuadros siguientes:

EN SERVICIO	LONGITUD (km)
Madrid-Sevilla	471
Madrid-Leida	482
Zaragoza-Huesca	79
Madrid-Toledo	21
<b>TOTAL</b>	<b>1.053</b>

EN EJECUCIÓN	LONGITUD (km)
Leida-Figueras	253
Madrid-Valladolid	174
Córdoba-Málaga	155
Madrid-Levante	502
Vitoria-Bilbao/	
San Sebastián	5
Variante de Pajares	34
Ourense-Santiago	62
<b>TOTAL</b>	<b>1.185</b>



## 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 2005 se han suprimido 167 pasos a nivel, se ha mejorado la seguridad en 235, mediante diferentes tipos de protección, y se han realizado actuaciones complementarias en otros 50 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 2005, 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 Parga- Curtis de la línea Palencia-La Coruña y adecuación de las instalaciones de seguridad y radiocomunicación tren-tierra en el tramo Santiago-Ordes de la línea Zamora-A Coruña del eje Atlántico.
- Convenio con la Junta de Castilla y León: rectificación de curva en la estación de Ataques y remodelación de la estación de Gomeznarro.
- Plan Especial de Extremadura: renovación de vía y sustitución de aparatos entre Mérida y Zafra, tramo Mérida-Almendralejo de la línea Mérida-Los Rosales y entre Villanueva de la Serena y Mérida, tramo Villanueva de la Serena-Guare de la línea Ciudad Real-Badajoz.
- Eje Sagunto-Teruel-Zaragoza, obras de instalaciones de seguridad, comunicaciones y

radiocomunicación tren-tierra en el tramo Sagunto-Teruel.

- 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.
- Instalaciones del control de tráfico centralizado entre Fuentes de Ebro y Mora la Nova de la línea Madrid-Barcelona por Caspe.
- Dotación de enclavamientos, C.T.C. y bloqueo con contadores de ejes, en la línea Sevilla-Huelva.
- Dotación de B.A.U. con C.T.C. al trayecto Palencia-Mataporquera.

### Otras actuaciones.

Como actuaciones de integración del ferrocarril en el entorno urbano realizadas en el ejercicio 2005, 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 LINEAS CONVENCIONALES.

La actividad del negocio se enmarca en el mantenimiento de la infraestructura de la red convencional, propiedad del Estado, con tres tipos básicos de actuaciones: mantenimiento preventivo, mantenimiento correctivo y actuaciones de mejora en la infraestructura (obras por cuenta del Estado).

En 2005, Mantenimiento de Infraestructura ha centrado su gestión en conseguir la máxima fiabilidad, disponibilidad y seguridad de las infraestructuras ferroviarias a su cargo, con un alto grado de calidad, respeto al medioambiente y eficiencia económica.

Entre las actuaciones relacionadas con la gestión del negocio, destacan:

- Mejora de los procesos de mantenimiento preventivo, a través de la carga de datos en Geomif.
- El establecimiento de indicadores para el mantenimiento cíclico.
- El desarrollo de un software para el traslado de la información de los coches de auscultación geométrica de vía y catenaria a Geomif.
- El análisis funcional de una aplicación informática para la gestión de las actuaciones por cuenta del Estado.

En cuanto a las actuaciones técnicas, cabe destacar:

- Mejoras en el Puesto de Mando de Miranda de Ebro, con nuevo enclavamiento, comunicaciones, bloqueos,..., proyecto coordinado junto con Circulación y Proyectos, Coordinación y Construcción de Líneas Convencionales.
- Adecuación de instalaciones en L'Hospitalet de Llobregat, enmarcada en el proyecto de ampliación de Barcelona-Sants.
- Implantación de bloqueo de liberación automática en vía única (Blau) con sistema de Control de Tráfico Centralizado (CTC) entre las estaciones de Cañada de Calatrava y Puertollano, de la línea convencional Ciudad Real-Badajoz.
- Puesta en servicio de la subestación eléctrica de tracción de Villacañas (Toledo), en la línea Madrid-Puerta de Atocha a Valencia-Estación del Norte.
- Puesta en servicio del Bloqueo Automático Banalizado (BAB) entre Miranda y Pancorbo.
- Desarrollo de prototipos para la liberación de tensiones en vía sin juntas, dotadas con tercer carril, probados en el tramo Tardienta-Huesca de la línea de alta velocidad Zaragoza-Huesca.

Asimismo, hay que destacar el importante papel que juegan los trabajos preventivos en la lucha contra incendios forestales, enmarcados en el





#### Plan Anual de Prevención de Incendios Forestales

En cuanto a los objetivos de fiabilidad de las instalaciones y calidad de vía, en general se ha conseguido los objetivos establecidos.

La accidentalidad se ha mantenido dentro de los límites establecidos en lo relativo al número máximo de accidentes imputables a la infraestructura, si bien se ha superado el máximo de accidentes de maniobras, fundamentalmente en las terminales. Al respecto, se ha elaborado un plan conjunto con Terminales de Mercancías orientado a reducir este tipo de accidentes.



#### 2.4. MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA ALTA VELOCIDAD.

La actividad del negocio se enmarca en el mantenimiento de la infraestructura de la red de alta velocidad, propiedad de Adif. En 2005, Mantenimiento de Infraestructura de Alta Velocidad ha iniciado su andadura como negocio, centrandose su gestión en conseguir la máxima fiabilidad, disponibilidad y seguridad de la infraestructura ferroviaria de alta velocidad de titularidad el Adif.

Su actividad ha venido marcada por la incorporación del mantenimiento de la línea Madrid-Lérida, por lo que el primer paso ha sido la homogeneización de los sistemas de gestión del mantenimiento de esta línea con los de la línea Madrid-Sevilla, unificando parámetros del negocio, criterios y procesos de mantenimiento, que han quedado reflejados en los pliegos de condiciones de los contratos licitados.

En ambas líneas se han conseguido unos altos niveles de fiabilidad de instalaciones, calidad de vía y control del número de precauciones, a la vez que, un año más, no se ha producido ningún accidente imputable a la infraestructura de alta velocidad. Entre las actuaciones llevadas a cabo en el ejercicio, cabe destacar la

licitación de cuatro contratos para el mantenimiento de la infraestructura y vía de la línea Madrid-Sevilla, así como la licitación del contrato de mantenimiento de los cambiadores de ancho del tramo Madrid-Lleida, que se completará con el concurso para el seguimiento y control de puentes, viaductos y obras de fábrica, y supervisión del comportamiento de las explanaciones en este mismo recorrido. Asimismo, se ha puesto en marcha las acciones identificadas en la auditoría sobre la línea Madrid-Lérida encargada por el Ministerio de Fomento, entre las que destaca por su volumen de inversión los detectores de caída de objetos a la vía.

De cara a 2006, hay que mencionar que en noviembre de 2005 se ha iniciado además el mantenimiento de la línea La Sagra-Toledo, recientemente inaugurada.

Por último, mencionar que este negocio está involucrado en varios de los Convenios firmado entre Adif y Renfe Operadora para coordinar la gestión de ambas entidades en este primer año de rodaje del nuevo modelo ferroviario.

#### 2.5. 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 2005 se limita a Renfe Operadora por ser el único operador existente.

El Convenio de acuerdo de nivel de servicio firmado por los Presidentes de Renfe-Operadora y Adif, regula la denominada Plataforma de calidad, orientada a establecer un conjunto de indicadores objetivos relacionados con la calidad de servicio al cliente final, así como crear una comisión de seguimiento del convenio, encargada, entre otros, del desarrollo de los nuevos indicadores y seguimiento de los existentes. Además de participar en dicha comisión, Circulación ha tenido responsabilidad directa en varios de los indicadores del Convenio, tanto en lo relativo a la planificación del servicio como a la calidad del servicio final prestado.

Circulación ha tenido un papel importante en el desarrollo de las actividades asignadas a Adif en la Ley y el Reglamento del Sector Ferroviario, como son la elaboración del documento de Declaración de Red y la definición de los servicios de acceso adicionales, complementarios y auxiliares.

En cuanto al escenario de gestión de la circulación, ha tenido como hechos relevantes:

- Inicio del servicio comercial de Alta Velocidad Puerta de Atocha – Toledo en Noviembre

- Puesta en servicio de nuevos trenes AVE Puerta de Atocha-Huesca que reemplazan a servicios prestados por Grandes Líneas.
- El ajuste de los trenes de regionales en la relación Madrid-Extremadura.
- Obras en distintos puntos de la red, con especial repercusión de las obras de las nuevas líneas de alta velocidad.
- La conflictividad del personal de conducción de Renfe Operadora, con especial incidencia en la puntualidad de los servicios de Cercanías

En 2005 Circulación ha gestionado un total de 184,21 millones de tren-km. Este volumen de tráfico es un 1,8% superior al del año anterior, destacando el crecimiento de AVE (18,6%) y Cercanías (3,2%), así como el descenso del tráfico de Mercancías (2,4%).

En cuanto a los niveles de puntualidad conseguidos, el Convenio del acuerdo de nivel de servicio establecía el objetivo mínimo a alcanzar en los principales productos de Renfe Operadora. Se han cumplido prácticamente todos los objetivos establecidos por operador y producto, con la excepción de Euromed.

- AVE. Madrid-Sevilla alcanza el objetivo de 99,6%, con un 100% de puntualidad en octubre. Madrid-Lleida alcanzó el 99%, 0,8 puntos por encima de su objetivo,

y el TALGO 200 (5 min.) cerró el año con 94,6%, que es el mejor valor de su historia.

- Grandes Líneas. Consigue sus objetivos tanto a nivel global (95,8% con 10 min.) como para los productos Alaris (96,7%, con 5 minutos) y Altaria (92% con 5 min.), sin embargo, Euromed (5 minutos) ha quedado en 94,4%, 2,6 puntos por debajo del objetivo. La principal causa de pérdida de puntualidad han sido las averías de las instalaciones de seguridad (31,7%).
- Regionales. Alcanza los mejores valores de su historia en cuanto a puntualidad global (96,5%, a 5 min.) y por productos: Regional (97,9% a 5 min.) y Regional Exprés (97,6%, a 10 min.). Destaca la buena puntualidad de los productos TRD (Tren Regional Diésel) de Salamanca y Galicia.
- Cercanías. Se supera el objetivo a nivel global (98,9% a 3 min.) y queda ligeramente por debajo en hora punta (98,4% frente al objetivo de 98,5%). Este resultado se ha visto afectado por la conflictividad laboral del personal de conducción en los centros de trabajo del ámbito Madrid-Fuencarral.
- Mercancías. Se consigue una puntualidad de 95% que supera el objetivo en 0,5 puntos.



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 de actuación, Circulación tiene asignada la gestión de 437 estaciones, de las cuales 320 desarrollan actividad comercial con operadores. En este campo, Adif ha firmado con Renfe Operadora un convenio para la prestación de servicios en estaciones adscritas a Circulación, Patrimonio y ciertas estaciones de Adif gestionadas por Renfe Operadora (Cercanías), en el que se acuerda los servicios a prestar por cada entidad y se establece 2005 como un año transitorio para el desarrollo de indicadores de nivel de servicio, sistema de bonificación y penalización.

Circulación ha participado en la comisión de seguimiento y los grupos de trabajo que se establece en dicho Convenio, y ha elaborado un documento recopilatorio de los servicios comerciales que presta cada estación y el estado de conservación de sus instalaciones, que le servirá como herramienta tanto para mejorar la calidad del servicio a los viajeros como para potenciar la gestión comercial y la conservación y equipamiento de las estaciones, así como para dotar a las instalaciones

en desuso de actividades de interés, fundamentalmente en colaboración con administraciones locales.

En 2005 ha llevado a cabo diversas actuaciones de rehabilitación y mejora de estaciones y además ha acometido proyectos orientados a dotar a las estaciones con mejores herramientas para la gestión de la circulación:

- Instalación de un sistema de cronometría sincronizada en estaciones de la Gerencia Operativa de Miranda
- Puesta en servicio de un panel de visualización en el puesto de mando de Bilbao-Abando que integra software de información y ayuda a la explotación.
- Instalación de una nueva herramienta en Valencia-Fuente San Luis, que integra el establecimiento automático de itinerarios con el CTC.
- Instalación de un nuevo enclavamiento electrónico en Puertollano (Ciudad Real) que en el futuro permitirá ampliar el sistema de bloqueo automático y CTC hasta Puertollano-Refinería.

Asimismo, ha impulsado la comunicación con su organización realizando jornadas formativas sobre el reglamento general de circulación, las líneas estratégicas del negocio, y la seguridad de trabajos en la vía. Por último mencionar que Circulación también participa en los Convenios

establecidos con Renfe Operadora para servicios de ayuda en accidentes.

## 2.6. SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN.

Durante el año 2005 la actividad de Seguridad en la Circulación se dirigió especialmente a conseguir una transición "segura" hacia el nuevo modelo ferroviario que la Ley y el Reglamento del Sector Ferroviario consagraban, garantizando que la transición del modelo anterior de una sola empresa al nuevo modelo de dos empresas separadas (Adif y Renfe Operadora) se desarrollase sin incertidumbre para el personal con responsabilidades en Seguridad en la Circulación, lo que hubiera podido ocasionar riesgos de accidentes. Con la publicación de la Circular nº 1 de Presidencia de Adif, de fecha 1 de enero de 2005, se reguló la gestión de la seguridad en la circulación. En el primer trimestre del año se elaboró el Plan Anual de Actuación, que fue materializándose a lo largo del año en: reuniones para analizar la evolución de la accidentalidad, proponiendo actuaciones concretas para la reducción del riesgo de accidente o incidente y realización de: 1.923 inspecciones por los equipos de seguridad en la circulación, 12.163



visitas de seguridad por las distintas Direcciones y 368 auditorías. En el área de Investigación de Accidentes, y de acuerdo al documento Pautas de Investigación de Accidentes, se prepararon los 278 informes correspondientes a cada uno de los sucesos acaecidos en el año, incluyendo en los mismos las recomendaciones para evitar su repetición. Asimismo, se autorizaron un total de 97 transportes especiales, se actualizó la Instrucción General nº 43 de transporte de mercancías peligrosas y se establecieron las líneas generales del SGSC que, de acuerdo a las directrices emanadas de la Directiva Comunitaria 49/2004 sobre Seguridad en los Ferrocarriles Europeos, establece los procedimientos de actuación de la empresa en esta material con el fin de conseguir los objetivos de seguridad en la circulación de una manera ordenada y eficiente.

El área técnica lleva a cabo la elaboración de la normativa y reglamentación necesaria para garantizar la seguridad en la circulación. Además, supervisa el control del mantenimiento de los vehículos que circulan por la RFIG, concediendo tanto las autorizaciones de circulación como las habilitaciones de los centros de mantenimiento de material ferroviario. También dentro del área técnica se busca mejorar la

seguridad en la circulación a través de la incorporación de las nuevas tecnologías.

Las actuaciones más importantes que se llevaron a cabo en 2005 en este área fueron las siguientes:

- Se elaboró la propuesta del nuevo Reglamento General de Circulación, adaptado al nuevo modelo ferroviario, que sustituye al antiguo de 1993. Dicho RGC se presentó a la Dirección General de Ferrocarriles para su aprobación.
- Se editaron 203 documentos reglamentarios que abarcan desde avisos hasta consignas experimentales o de pruebas.
- Se desarrollaron las autorizaciones y documentos necesarios para la circulación y explotación del sistema ERTMS/ETCS nivel 1, pionero en Europa y en el mundo.
- Se intensificó el estudio de mejora del sistema ASFA, gestionando tanto su mayor operatividad con los equipos actuales mediante la implantación de balizas previas en señales de salida, así como desarrollando nuevos equipos de a bordo digitales que eviten el riesgo de error humano en la manipulación de los mandos de cabina del vehículo.
- Se inició el proceso de armonización y homogeneización de la señalización lateral en toda la red de Adif.

- Con el objetivo de evitar descarrilamientos se instalaron detectores de ejes calientes, detectores de impactos en vía y se elaboró un plan de mejora de las vías secundarias.
- Se actuó sobre líneas donde aún existen bloqueos telefónicos, así como se trabajó para suprimir o proteger pasos a nivel, dentro del propio plan de supresión.
- Se culminó el proceso de análisis de documentación para la concesión de autorización de circulación al tren AVE S102.
- Se realizaron 5.218 actuaciones en el Registro Ferroviario de Material.
- Respecto al nuevo material ferroviario, se autorizaron 1.162 vehículos, de los que 388 fueron vagones, 53 coches y furgones, 27 locomotoras, 45 trenes autopropulsados y 367 vehículos de vía, entre material rodante auxiliar y vehículos especiales.

En el ámbito internacional, Adif pertenece a la asociación de Administradores de Infraestructuras Europeas (EIM – European Infrastructure Managers) mediante la nominación de expertos. A través de la EIM los expertos colaboran en los Grupos de Trabajo de la ERA (European Railway Agency), organismo creado para asistir a la Comisión Europea en material ferroviaria. Dentro del subgrupo



de seguridad participamos en las siguientes actividades: Certificado de Seguridad, desarrollando los procedimientos que tendrán que seguir las empresas para solicitar y mantener el mencionado certificado; establecimiento de métodos, objetivos e indicadores de seguridad comunes; certificación de talleres de mantenimiento y registro de material rodante, definiendo el futuro NVR (National Vehicle Register). Para garantizar la integración de los distintos actores que deben intervenir en materia de seguridad en la circulación en el campo de la RFIG,



se estableció la siguiente organización de comisiones conjuntas de gestión de seguridad en la circulación entre Adif y las empresas ferroviarias:

- Comisión general de seguridad en la circulación, en la cual se aprueban las medidas correctoras de carácter urgente en caso de desviaciones de los índices de accidentalidad, se establecen los objetivos comunes de seguridad (OCS) y los métodos comunes de seguridad (MCS) se resuelven los asuntos elevados por la comisión técnica mixta. Su carácter es cuatrimestral.
- Comisión técnica mixta, en la que se controlan los programas de visitas y sondeos, se vela por la correcta interpretación del Reglamento General de Circulación y de sus documentos complementarios. Su periodicidad es bimestral.
- Comisiones territoriales, cuyo ámbito de acción coincide con cada una de las demarcaciones territoriales. Se reúnen bimestralmente y su misión principal es vigilar el nivel de seguridad y el cumplimiento de las normas reglamentarias de circulación en su ámbito de actuación, adaptando las medidas preventivas necesarias.
- Comisiones específicas para reglamentación e instalaciones,

condiciones de circulación de material y transporte de mercancías peligrosas, prescripción de cargamento y transportes excepcionales y de normalización de inspecciones, visitas y sondeos.

Por otro lado, cumpliendo con la disposición transitoria segunda del Reglamento del Sector Ferroviario, se han realizado trabajos de colaboración con la DGF para la elaboración de las OOMM de Material y de Personal. También se prestó colaboración en la elaboración de los informes de los accidentes más graves y en la preparación de la base de datos necesaria para lo que constituirá el Registro Especial Ferroviario, regulado en el Título V del Reglamento.

## 2.7. 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 2005 la actividad ha estado orientada a consolidar los procesos consecuencia de la segregación y conseguir la adaptación a las nuevas condiciones del entorno, sin que esto haya afectado a la valoración de los clientes sobre las condiciones de explotación de las estaciones y los servicios asociados a las mismas, que se han mantenido en el mismo rango de valores de años anteriores. El desarrollo del Reglamento del Sector Ferroviario ha llevado al establecimiento de dos convenios reguladores con Renfe Operadora en el marco del nuevo modelo: uno que recoge la prestación y condiciones económicas de las actividades en las estaciones multioperador, y otro según el cual se cede la gestión de las estaciones de Cercanías a Renfe Operadora.

En cuanto a la actividad comercial de Estaciones, se ha profundizado en el modelo de explotación comercial definido, impulsando el desarrollo de nuevos proyectos Vialia, en Albacete, Lleida, Vigo y Alicante, que se encuentran en fase de negociación con los organismos correspondientes, y se ha inaugurado una nueva zona comercial de la marca "Las Tiendas de la estación" en la estación de Santa Justa de Sevilla. Asimismo, se han dado los primeros pasos para la creación de una nueva marca registrada de restauración

ferroviaria / multitienda en pequeñas estaciones, que se ha concretado en el lanzamiento del concurso para la creación del nombre y el diseño de la nueva marca, y la elaboración de un plan plurianual para su implantación, con análisis pormenorizado por estaciones.

En la línea de la mejora de la calidad del servicio, continúa el impulso a los sistemas de autoventa, diseñando nuevas funcionalidades, como el cambio de billetes, que faciliten las gestiones a los clientes, extendiendo el parque de máquinas de autoventa, como la instalada en 2005 en Toledo, y adaptando las máquinas a los sistemas de venta específicos de los operadores.

En cuanto a las inversiones, se ha llevado a cabo actuaciones que en algunos casos están orientadas a mejorar el servicio en la estación, como es la reforma de la Estación del Norte de San Sebastián, actuaciones en la estación del Carmen de Murcia creando el Centro de Viajes, ampliación de la marquesina de Huesca y en otras, consecuencia del desarrollo de las líneas de alta velocidad, como es el inicio de los trabajos en Barcelona Sants y la nueva sala club Ave en Zaragoza-Delicias. En relación con las certificaciones de calidad han sido renovadas por Aenor las certificaciones, según la norma ISO 9001:2000, de 24 estaciones

distribuidas en las ocho Gerencias Territoriales. Igualmente, se ha renovado la certificación a la totalidad de la Dirección.

El sistema de gestión medioambiental se ha implantado en las estaciones de Ávila, Alcazar, Lleida, Girona, Jerez y Castelló. Por otra parte se ha procedido a la renovación integral del sistema de gestión medioambiental para su adaptación a la norma ISO 14001: edición noviembre 2004, y su implementación en las ocho Gerencias.

## 2.8. TERMINALES DE MERCANCÍAS.

La adaptación al nuevo modelo ferroviario ha condicionado la actuación de Terminales en este ejercicio, centrandose su gestión en la agrupación y redefinición de los servicios que presta de acuerdo con la normativa del sector ferroviario (servicios adicionales, complementarios y auxiliares), así como en el establecimiento del sistema de tarifas a aplicar a las empresas ferroviarias. Los trabajos para la determinación de las tarifas provisionales por la prestación de dichos servicios se iniciaron en 2004 sobre la base de la aplicación de la metodología de costes por actividades ABC a los costes de las terminales. El primer paso fue la definición de los procedimientos de contabilización de las unidades

de servicio prestadas, y su revisión, primero a nivel interno, y después conjuntamente con Mercancías Renfe, hasta llegar a la definición final de los procedimientos de contabilización. Las tarifas obtenidas se aprobaron en el Consejo de Administración del 28 de Octubre de 2005 y se han venido contrastando periódicamente con Renfe Operadora para su implantación definitiva en 2006, año en que el mercado del transporte de mercancías queda abierto a la competencia. Otro hito determinante para los resultados de Terminales de Mercancías ha sido el Acuerdo marco entre Adif y Renfe Operadora en el área de transporte de mercancías, que fue aprobado en la misma sesión del Consejo. Este acuerdo se complementa con el contrato firmado el 7 de Junio por los Presidentes de ambas entidades, relativo a la prestación de servicios de mantenimiento integral de trenes a Terminales de Mercancías. Con ambos acuerdos se regula la relación de Terminales con Renfe Operadora. En cuanto a la seguridad, se ha conseguido el objetivo en cuanto al número máximo de accidentes de trenes, si bien se ha superado el de accidentes de maniobras. Al respecto se ha elaborado un plan tendente a reducir la accidentalidad como consecuencia de las maniobras. En el terreno de la gestión estratégica

del negocio, Terminales ha desarrollado su primer cuadro de mando que integra los indicadores clave de gestión del negocio, con el objetivo último de llegar al desarrollo del mapa estratégico del negocio e implantar el Cuadro de Mando Integral, una vez definida la estrategia del negocio a medio y largo plazo de manera acorde con el Plan Estratégico de Adif. Por último, en la mejora de procesos ha sido clave la implantación progresiva de la conducción restringida, que está permitiendo realizar las maniobras con personal propio en la mayoría de las terminales. A Diciembre el grado de implantación era del 98% de las terminales.

## **2.9. PATRIMONIO Y URBANISMO.**

En 2005, la actuación de Patrimonio se ha visto afectado por la entrada en vigor de la Ley y el Reglamento del sector, que establecen entre otras determinaciones, las limitaciones de los terrenos colindantes con las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, estableciendo las distancias a tales efectos para las distintas zonas: dominio público, protección y línea límite de edificación. En cuanto a la actividad urbanística se ha intervenido en el desarrollo

de diversos Planes Urbanísticos en las poblaciones con terrenos cuya administración tiene encomendada el ADIF, destacando los realizados en el Planeamiento General de Ávila, Zumárraga, Guadalajara, Zaragoza, Vigo, Mataró y Santiago de Compostela y en el Planeamiento de Desarrollo de Barcelona, Almendralejo, Huelva, Madrid, Miranda de Ebro, Valencia y Vitoria. Respecto a la participación en las sociedades creadas para el desarrollo de las redes arteriales ferroviarias y su integración urbana, durante 2005 se ha continuado la colaboración con las mismas, siendo los hechos más relevantes: la adjudicación del concurso para la redacción del proyecto básico de la Estación de la Sagrera en Barcelona, la adjudicación del concurso para la redacción de la modificación del Plan General de Valladolid y el Plan Especial para la reordenación de la Red Ferroviaria Central, y la aprobación de los planeamientos urbanísticos de los entornos ferroviarios en Zaragoza. En cuanto a las sociedades inmobiliarias en las que ADIF participa se ha continuado con el desarrollo las promociones que se realiza en 27 ciudades, mejorando los resultados las expectativas iniciales. Durante el año la actividad de mantenimiento y actualización del Inventario de Bienes Inmuebles ha

seguido su curso previsto y se ha terminado la implantación del sistema de información geográfica (TIGRIS), que se inició a finales del año anterior procediéndose a la carga masiva de datos cartográficos y alfanuméricos tanto de inventario como de gestión urbanística.

Por otra parte la actividad de gestión patrimonial ha estado enfocada a la integración de sistemas y procedimientos que permite la interrelación y coordinación on-line de los departamentos centrales con los territoriales, habiéndose puesto en marcha un Portal Intranet que contiene las nuevas herramientas electrónicas creadas: GPA-Gestión patrimonial de arrendamientos, PGP-Plan de gestión patrimonial y GPED-Gestión patrimonial de enajenaciones y desafectaciones.

Otro aspecto que ha cobrado relevancia en el último año es la gestión de las estaciones adscritas a Patrimonio y Urbanismo y las Vías Verdes en las que se ha creído conveniente fortalecer la nueva marca Adif mediante la implantación de placas y carteles que, además de dar información al ciudadano sobre la vía por la que transita, hace notar la titularidad de Adif así como su contribución a la política de Vías Verdes y al desarrollo sostenible, mediante la reutilización de las infraestructuras en desuso que facilita el

encuentro con la naturaleza y fomenta la educación medioambiental de los ciudadanos.

En el segundo semestre del año se incorporó a Patrimonio y Urbanismo la gestión de las expropiaciones, integrándose así los procesos de actuaciones expropiatorias en líneas de alta velocidad y en las líneas de ancho ibérico. En cuanto a las principales acciones de carácter técnico son de destacar las realizadas en los ejes Orense- Santiago, Córdoba- Málaga y en las entradas a Barcelona, Murcia y Valladolid, mientras que en las de carácter de control económico hay que reseñar la implantación del sistema automatizado de pagos y del nuevo sistema de consignación en la Caja General de Depósitos que han permitido, de forma significativa, reducir los tiempos de tramitación de expedientes.

Respecto a los procesos de calidad señalar que en 2005 el Sistema de Gestión de Calidad fue auditado por AENOR, obteniendo, según la Norma ISO 9001/2000 la Certificación de Sistema y de cuatro procedimientos específicos: inventario, desafectaciones, expropiaciones y enajenaciones.





## 2.10. TELECOMUNICACIONES Y ENERGIA.

Después de los años de crisis profunda en la que se vio inmerso el sector de telecomunicaciones, el año 2005 ha supuesto un período de estabilidad para el sector y para el negocio, lo que ha contribuido al cumplimiento de los objetivos previstos para el ejercicio.

### Telecomunicaciones.

Cabe destacar que durante el ejercicio 2005 se ha redefinido la política comercial del área de Telecomunicaciones que, previa aprobación por el Comité de Dirección, se ha ido desarrollando e implantando a lo largo del año. La mayor parte de las actuaciones desarrolladas en 2005 han ido enfocadas a mejorar la calidad del servicio prestado a los clientes, centrándose en conseguir altos niveles de fiabilidad de la red, y mejorar la información y atención al cliente:

- Soterramiento de cable de fibra óptica en los tramos Albacete – Almansa y Almansa-Játiva, con el fin de aumentar la fiabilidad y robustez de la red troncal
- Extensión del sistema de supervisión de la red de fibra troncal a la Red proveniente del GIF, así como a los anillos metropolitanos.

- Comienzo de la extensión de la instalación del sistema de supervisión y control de suministro de energía eléctrica en parques de telecomunicaciones, que ya está en operación en 14 parques, a la totalidad de los 150 existentes.
- Puesta en servicio de los sistemas informáticos que permitan poner a disposición de los clientes, en tiempo real, la información del estado actual de la red de cables de fibra óptica que tienen contratada con Adif, el suministro de energía en los parques ya supervisados y las averías existentes.

Además de estas actuaciones orientadas a la mejora de la calidad, podemos destacar que Telecomunicaciones ha asumido la prestación de servicios a los operadores de telecomunicaciones móviles en las líneas de Alta Velocidad, habiéndose elaborado un contrato para la prestación de los servicios en la línea Madrid – Lleida.

Una actuación estratégica importante ha sido la finalización del estudio del mercado de fibra óptica en España, que analiza de forma detallada la situación presente y las tendencias de futuro del mercado de fibra óptica en España y, en especial, de la competencia, analizando en detalle su previsible evolución y tendencias en el futuro, y que será clave para