

INFORME DE GESTIÓN. EJERCICIO 2023-ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA. ADIF.

marzo 2024



Mensaje del Presidente de Adif y Adif AV



2023 ha vuelto a ser un año decisivo en el camino que hemos trazado para configurar al ferrocarril en el transporte del siglo XXI y para convertirlo en referencia de un nuevo modelo de movilidad más sostenible, multimodal, vertebrador e inteligente.

Y lo hemos hecho desde una posición privilegiada, que a su vez conlleva una enorme responsabilidad, siendo el primer inversor en infraestructuras del país y abordando los proyectos más ambiciosos de la historia reciente de España. Manteniendo, además, un ritmo de actividad sin precedentes, que nos ha permitido batir récords en inversiones y ejecución de proyectos.

En 2023, hemos consolidado avances relevantes en tres grandes ejes: seguimos completando la red transeuropea de transportes y de alta velocidad -claves en la vertebración de muchas regiones en España- y destinamos el mismo esfuerzo inversor a la movilidad de proximidad, abordando la renovación y mejora de líneas convencionales, Cercanías y ancho métrico. Asimismo, hemos materializado nuestra apuesta por el transporte de mercancías, alineados con la Iniciativa Mercancías 30, promoviendo proyectos para hacer

posible que más carga suba al tren y aunando el interés de todos los agentes implicados en un reto que trasciende de la infraestructura y que va a ser clave en la competitividad y sostenibilidad de las empresas de nuestro país.

Extraer el potencial y la capacidad de transformación de los proyectos que desarrollamos requiere entender la nueva movilidad en colaboración, y no en confrontación, con otros modos de transporte y con ecosistemas diversos.

Colaboración con la que estamos consiguiendo maximizar la financiación europea en proyectos transformadores, que están dinamizando social y económicamente a los ciudadanos: somos, de hecho, la empresa pública con más volumen de inversión asignado, más de 6.000 millones, del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia de los fondos NextGeneration y, en 2023, hemos vuelto a superar el 100% de los hitos establecidos por Europa.

Y todo ello en un complejo contexto, determinado por el incremento de precios y la inflación, el déficit de mano obra y la crisis energética provocada por las terribles guerras.

La innovación es otra de las claves para dar respuesta a nuevos modelos de movilidad; y novedoso fue el proceso de liberalización del transporte de viajeros en nuestro país, reconocido en Europa, que en 2023 ha vuelto a reivindicar su validez, con un récord histórico de tráfico en alta velocidad, que superó los 200 millones de km-tren, más ofertas de servicios y precios más competitivos. Un modelo con el que estamos maximizando las inversiones que han desplegado la red más amplia de la alta velocidad en Europa, amplificando el impacto positivo a más ciudadanos e impulsando la cuota modal del tren frente al avión y la carretera; un hecho clave desde el punto de vista medioambiental y de seguridad.

La liberalización ha resultado ser un revulsivo, también, en nuestro modelo de relación con nuestros grupos de interés y en la transformación de nuestras principales estaciones para convertirlas en nodos estratégicos de la movilidad del futuro, con el desarrollo de algunos de los proyectos ferroviarios y urbanísticos más ambiciosos de Europa. Y todo ello, mientras mantenemos operativo el servicio ferroviario, en un ejercicio de planificación y exigencia que no se reproduce en otros países de nuestro entorno.

El ferrocarril es la mejor respuesta para responder a un nuevo modelo de movilidad y es, además, un acelerador del cambio impulsado por la UE hacia una economía basada en los principios verde y digital.

Es también el modo de transporte más respetuoso, apenas representa el 0,4% de las emisiones totales del sector; es clave para la cohesión territorial; y un medio óptimo para promover la multimodalidad o, lo que es lo mismo, el transporte más eficiente y sostenible en cada momento.

En el ámbito de lucha contra el cambio climático, avanzamos en varias líneas de acción, entre ellas, la mejora de la eficiencia energética para reducir emisiones; el consumo de electricidad 100% renovable; el desarrollo de proyectos de autoconsumo en nuestras instalaciones y la apertura de este modelo en 2023 a las operadoras ferroviarias; y la creación de áreas de movilidad sostenible en nuestras estaciones para vehículos cero emisiones.

Un año más, el 100% de nuestras compras se realizaron con criterios responsables y hemos mantenido nuestra posición de referente europeo en financiación sostenible, con 4.000 millones de euros emitidos en bonos verdes. En 2023, la agencia de rating ESG Sustainalytics ha situado a Adif AV como la segunda mejor empresa del sector del transporte, de un total de 187 entidades analizadas, y la tercera en el universo global, tras el estudio de más de 15.000.

En 2023, la inauguración de la Variante de Pajares, un desafío de ingeniería sin precedentes nos ha dado la oportunidad de mostrar nuestra capacidad para ‘atravesar montañas’ y conectar con el futuro. Un futuro determinado por la transformación digital, que lo está cambiando todo, y que en nuestro caso enfocamos hacia aquellos ámbitos que crean valor a nuestros pilares: la orientación al dato, la respuesta al cambio, el foco en el cliente, la automatización de procesos y la cultura digital.

En este contexto, desarrollamos nuestro Plan de Estaciones inteligentes y un Centro Neuronal, el ‘cerebro’ que coordinará los servicios y la información al viajero; así como planes de transformación digital de servicios logísticos. Probamos con carácter pionero en Europa la navegación inteligente de viajeros en una estación basada en 5G e Inteligencia Artificial. Utilizamos la metodología BIM para la construcción de grandes proyectos. Desarrollamos iniciativas como el Smart Grid para una gestión inteligente de la energía. Sensorizamos estaciones y las integramos en las ciudades inteligentes con el IoT y probamos gemelos digitales para la monitorización y gestión del tránsito de viajeros.

En definitiva, apostamos por reforzar las bases de una actividad al servicio del ciudadano, moderna, ágil y también segura -implementando una cultura de seguridad, ejemplo de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (ERA) y otros gestores de infraestructura europeos- y hacer más eficientes nuestros recursos y procesos, a través de la digitalización y la aplicación de tecnologías disruptivas.

Nuestro trabajo nos exige comprender y actuar para afrontar los grandes retos de nuestra sociedad. En este contexto, compartimos la opinión de que las empresas con talento diverso son más competitivas, que la inclusión refuerza la cultura de empresa y que tenemos que aprovechar el potencial de la mitad de la población.

En la actualidad, 3.000 mujeres en Adif y Adif AV contribuyen con su trabajo a construir una movilidad más sostenible e inteligente y estoy convencido que serán muchas más en los próximos años con el relevo generacional sin precedentes que abordamos: más del 50% de nuestra plantilla a 2025 se renovará y 6.000 nuevos profesionales recogerán el relevo de nuestros jubilados.

Un proyecto que trasciende de los números, reforzado por un proyecto de cambio cultural a gran escala que contribuirá al traspaso de conocimiento crítico, el aprovechamiento de las capacidades y habilidades de nuevos perfiles profesionales, más jóvenes y digitales, y la transformación de nuestras ‘formas de hacer’ para responder al ferrocarril del futuro.

El repaso a las líneas de acción que hemos desarrollado durante el ejercicio 2023 se completa con nuestra creciente influencia y liderazgo en el debate y toma de decisiones en Europa, en ámbitos como la resiliencia de las infraestructuras para hacer frente a los efectos del cambio climático; los acuerdos con el Parlamento Europeo para la revisión del Reglamento de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), con especial atención en la finalización de las secciones transfronterizas de los Corredores Atlántico y Mediterráneo; y la relevancia de la interoperabilidad ferroviaria, en aspectos tan relevantes como la electrificación o los sistemas de seguridad (ERTMS). Todo ello, con el objetivo de promover un transporte de mercancías más eficiente y la multimodalidad de mercancías y viajeros, a través del impulso de la conectividad ferroviaria con los aeropuertos o la creación de hubs multimodales en los nodos urbanos.

En 2023, el octavo aniversario de la aprobación de la Agenda 2030 y sus 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) nos ha permitido renovar nuestro compromiso con esta iniciativa y confirmar el alineamiento de nuestro Plan Estratégico 2030 con los desafíos locales y globales.

Adif, entidad firmante del Pacto Mundial de Naciones Unidas, con efectos extensivos para Adif AV, ha renovado asimismo su apoyo con esta iniciativa, comprometiéndose al cumplimiento de sus diez principios en las áreas de derechos humanos, normas laborales, medioambiente y lucha contra la corrupción; e impulsando un cambio relevante en la forma de abordar e integrar la responsabilidad corporativa en su estrategia y actividades para un mejor desempeño e impacto en la sociedad. Sólo así, contribuiremos activamente a la consecución de los ODS, con el objetivo último de generar valor a nuestros grupos de interés y avanzar en el desarrollo sostenible. En 2023, también, hemos constatado la fortaleza de un equipo sólido, comprometido y alineado con el cumplimiento de unos ambiciosos objetivos. A todos ellos, mi reconocimiento.

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Ángel Contreras".

Ángel Contreras

Presidente de Adif y Adif AV.

ÍNDICE

Contenido

1. Resumen ejecutivo	4
1.1. Contexto y novedades de 2023.....	4
1.2. 2023 en cifras.....	6
1.2.1. Cifras operativas y económicas del ejercicio.....	6
1.2.2. Cifras relativas a principales indicadores ESG.....	7
1.2.3. Principales cifras de inversiones realizadas.....	7
1.2.4. Principales cifras de adjudicaciones.....	8
1.3. Objetivos ESG.....	8
2. Nuestro ADN	9
2.1. Entidad.....	9
2.2. Modelo de negocio.....	9
2.3. Principales actividades desarrolladas.....	13
2.3.1. Construcción. Actuaciones en red de Adif y estaciones.....	14
2.3.2. Mantenimiento de infraestructuras.....	19
2.3.3. Explotación de infraestructuras.....	23
2.3.4. Seguridad integral del sistema ferroviario (todas las actividades de seguridad).....	25
2.3.5. Otras áreas de actividad.....	26
2.3.6. Adif fuera de España.....	32
2.4. Estructura organizativa de Adif.....	36
2.5. Gobernanza, transparencia y gestión de riesgos.....	36
2.5.1. Órganos de gobierno y de gestión interna.....	36
2.5.2. Incorporación de la ASG en la Gobernanza de Adif.....	43
2.5.3. Ética y transparencia.....	43
2.5.4. Gestión de riesgos.....	52
2.6. Entorno.....	60
2.6.1. Objetivos y regulación.....	60
2.6.2. Retos y oportunidades.....	61
3. Nuestra estrategia de futuro	64
3.1. Propósito, misión, visión y ambición.....	64
3.2. Relación con los grupos de interés.....	65
3.2.1. Nuestros Grupos de Interés.....	67
3.2.2. Canales establecidos con los GGII.....	70
3.2.3. Acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales y profesionales.....	73
3.3. Análisis de Materialidad.....	74
3.4. Integración de la Agenda 2030 en Adif.....	76
3.4.1. Informe progreso Desarrollo Sostenible 2023.....	76
3.4.2. Retos globales y Agenda 2030.....	77
3.5. Plan Estratégico 2030 y los ODS.....	78
3.5.1. Estrategia empresarial.....	82
3.5.2. Retos, desafíos y principales metas del PE2030.....	89
3.5.3. ODS en Adif.....	89
4. Nuestra gente	101

4.1.	Principales indicadores de la plantilla.....	101
4.1.1	Organización del trabajo	108
4.2.	Crecimiento de los trabajadores.....	112
4.2.1.	Desarrollo profesional.....	113
4.2.2.	Plan de formación	114
4.2.3.	Proyecto de cambio cultural	118
4.2.4.	Desempeño del personal.....	121
4.3.	Focalización en las personas.....	123
4.3.1.	Incentivos y beneficios sociales.....	124
4.3.2.	Permiso Maternidad y Paternidad	124
4.3.3.	Relaciones laborales.....	125
4.3.4.	Diversidad, Igualdad y Acción social.....	128
5.	Seguridad.....	132
5.1.	Seguridad en la Circulación	132
5.2.	Seguridad en la Información (Ciberseguridad)	142
5.3.	Seguridad y autoprotección	145
5.4.	Seguridad en entorno laboral	152
5.4.1.	Prevención de Riesgos Laborales	154
5.4.2.	Prevención de Riesgos Laborales en contratistas	158
5.5.	Seguridad ambiental	159
6.	Necesidades de los usuarios.....	162
6.1.	Expectativas de calidad.....	164
6.2.	Servicio prestado	168
6.2.1.	Gestión de los Servicios Logísticos	177
6.3.	Generamos impacto social.....	185
6.3.1.	Programa Estación Abierta.....	188
6.3.2.	Vías verdes	190
6.3.3.	Elementos ferroviarios cedidos para usos museísticos.....	191
6.3.4.	Programa Activos para el desarrollo	192
6.3.5.	Colaboración con los GGII en el ámbito de la sostenibilidad	192
7.	Más sostenibles.....	197
7.1.	Gestión ambiental.....	197
7.2.	Transición energética.....	205
7.3.	Lucha contra el cambio climático.....	208
7.4.	Protección de la biodiversidad.....	214
7.5.	Economía circular.....	220
7.6.	Cadena de suministro	221
8.	Orientación a resultados	225
8.1.	Análisis de la actividad y sus logros	225
8.1.1.	Análisis de la actividad y sus logros.....	226
8.1.2.	Indicadores económicos de la actividad	230
8.1.3.	Cánones ferroviarios	231
8.1.4.	Cánones por utilización de líneas de la RFIG.....	233
8.1.5.	Cánones por utilización de estaciones y otras instalaciones.....	236
8.1.6.	Liquidez y recursos de capital	237
8.1.7.	Inversiones realizadas durante el ejercicio	238
8.2.	Proyección internacional	240
8.2.1.	Corredor Mediterráneo.....	242
8.2.2.	Corredor Atlántico.....	244

8.3.	Alianzas de éxito	245
8.3.1.	Patrimonio y Urbanismo	245
8.3.2.	Sociedades de integración ferroviaria.....	248
8.3.3.	Grupo Societario	252
8.4.	Licitaciones realizadas.....	254
8.5.	Fondos MRR aplicables	258
8.6.	Innovación y desarrollo.....	259
8.6.1.	Gestión de la I+D+i	261
8.6.2.	Transformación digital	269
Anexo 1. Acerca de este informe		274
Anexo 2. Contribución al desarrollo socioeconómico.....		277
Anexo 3. Taxonomía Europea		283
	Metodología y resultados.....	283
	Consideraciones generales.....	284
	Elegibilidad	284
	Alineamiento	286
Anexo 4. Información ambiental.....		305
Anexo 5. Tabla de referencia a Indicadores GRI e indicadores de información no financiera		313

1. Resumen ejecutivo

1.1. Contexto y novedades de 2023

- Nombramiento del nuevo Presidente de Adif y Adif AV, D. Angel Contreras Marín, en diciembre de 2023.
- Inicio de la participación en los proyectos emblemáticos del partenariado **Programa Europeo de investigación**, *Europe's Rail Joint Undertaking* (EU-Rail JU), liderando el proyecto FP3-IAM4RAIL, con la participación de Adif AV como entidad afiliada.
- **Inicio de las obras del Proyecto de urbanización Madrid Nuevo Norte**, proyecto de regeneración urbana más relevante de Europa, en la estación de Madrid Chamartín-Clara Campoamor, generando nuevo parque en su entorno, optimizando la accesibilidad y permitiendo intercambios entre los diferentes modos de transporte.
- Avance en el **despliegue de redes 5G en terminales logísticas**, que permitirá el aprovechamiento de esta tecnología dentro del entorno ferroviario para que tanto el administrador de infraestructuras como las empresas ferroviarias sigan dando pasos en la digitalización de sus procesos de negocio, y para que a su vez los usuarios del ferrocarril encuentren en este modo de transporte un nivel de conectividad acorde a sus cada vez más demandantes necesidades.
- **Crecimiento de la red de fibra óptica** con alrededor de 24.000 km (uso ferroviario + uso comercial), que se consolida como elemento fundamental para la conectividad necesaria de los diferentes subsistemas estructurales ferroviarios, y pieza clave en las redes de un número importante de operadores de telecomunicaciones.
- Nueva edición de **Oferta de Empleo Público**, con ingreso de **1.327 nuevos empleados** en Adif. De las plazas ofertadas se ha producido un aumento en los ingresos en la plantilla de **personas con discapacidad**, hasta un total de 486 (un 7% más que en 2022).
- **Jubilaciones parciales**, 1.237 personas en situación de Jubilación Parcial (1.081 personas en 2022). En los últimos 3 años, el porcentaje de empleados menores de 35 años ha pasado de 6,83% al 16,02%.
- **23 inmuebles arrendados** bajo el **Programa Activos para el Desarrollo**, con el objetivo de impulsar la recuperación de activos inmobiliarios en desuso para su reutilización en proyectos sociales o empresariales, en colaboración con instituciones, entidades sin ánimo de lucro o empresas, para generar actividad económica, especialmente en entornos rurales.
- Participación por cuarto año en **Programa acelerador internacional Target Gender Equality** del Pacto Mundial de Naciones Unidas, del que forman parte 37 entidades españolas, con una mejora de 18 puntos porcentuales en su herramienta de medida de brecha de género, consiguiendo Adif consolidar el nivel avanzado en igualdad.
- **Fondos comunitarios**: contribución a una financiación sostenible dirigiendo la gestión de los fondos comunitarios y ayudas financieras comunitarias para proyectos de inversión en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte ferroviario, así como monitorización de la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR):
 - a) solicitadas ayudas por importe de 250 millones de euros dentro del **Fondo Europeo de Desarrollo Regional** (FEDER), y **Mecanismo Conectar Europa** (CEF, por sus siglas en inglés); concedido dentro de estos fondos, un total de 555 millones de euros.
 - b) en el contexto del **Mecanismo de Recuperación y Resiliencia** (MRR), Adif y Adif AV han certificado un importe adjudicado de 1.596,6 millones de euros para el Hito 85- Línea

de inversión C6I1 (Red Transeuropea de Transporte- Corredores europeos); 727,5 millones de euros para el Hito 88- Línea de inversión C6I2 (Red Transeuropea de Transporte: otras actuaciones); y 294,2 millones de euros para el Hito 95- Línea de inversión C6I3 (Intermodalidad y Logística); lo cual significa un grado de cumplimiento del 114%, 103,8% y 154,1%, respectivamente.

- c) seguimiento ejecución del **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia** (PRTR): tanto de Adif como de Adif AV, por un importe total de transferencias no reembolsables de 5.974 MM €, previo cumplimiento de los Hitos y Objetivos fijados hasta junio de 2026, de los Componentes (C1 y C6), Líneas de inversión (C1I3, C6I1, C6I2 y C6I3) y Proyectos (siete) en los que participa.
- Cumplimiento de Hitos y Objetivos en la línea de inversión C1. I3.: a junio de 2023, había que alcanzar un importe de adjudicación de 1.160 millones de euros (hito 17.1), habiéndose conseguido a esa fecha 1.380 millones de euros y un grado de cumplimiento de casi el 119%.
 - Cumplimiento de compromisos de carácter físico: a finales de 2023, había que lograr, 200 kms ejecutados y 20 estaciones mejoradas (hitos 14 y 16, respectivamente), y el ejercicio se ha cerrado con 233,1 kms ejecutados y 22 estaciones mejoradas, un 116,6% y un 110%, respectivamente, de grado de cumplimiento.
- **Inversiones** en actuaciones relacionadas con la **mejora de la accesibilidad de estaciones** por importe de 11,09 millones de euros¹:
 - finalizadas obras importantes de accesibilidad en estaciones como Recoletos y Amurrio, pendientes de recepción; iniciado obras en Gallur, Valdepeñas, Navalperal de Pinares y Villena, así como en Alcalá de Henares y continuidad en la ejecución de las obras de Ordizia, entre otras;
 - aprobación de proyectos constructivos: Loiola, Redondela, Cantillana, Linares-Baeza, Bobadilla, Miranda de Ebro, Monforte de Lemos, Ordes, Cerceda-Mierama y Uxes (pertenecientes estas tres últimas al eje atlántico) y Martutene. Avances en el proyecto de mejora de la accesibilidad en 7 apeaderos de la provincia de Girona y en el proyecto constructivo de Campo de Criptana;
 - inicio redacción del proyecto constructivo de Tui.
 - Impulso de iniciativas del **Plan de Mercancías 30** poniendo al cliente en el centro y liderando en Adif un cambio cultural y digital de las mercancías: **implementación de modelos de gestión avanzada en terminales de transporte de mercancías**, y en particular, la creación de sociedades participadas por Adif en los Nodos Logísticos de Madrid y Barcelona; **impulso de los servicios de Autopistas Ferroviarias**, a través de la Oficina de Apoyo y Asesoramiento (OAA), que incluye 15 itinerarios ferroviarios, para la adecuación de la infraestructura ferroviaria y así posibilitar estos servicios; **impulso del desarrollo de la Red de Nodos Logísticos Intermodales y Estratégicos** para cumplir con las perspectivas de la Comisión Europea y tener finalizada la red básica de corredores europeos en 2030, con una **inversión prevista estimada de 302,7 M€**.
 - Presentación de la **Comunicación sobre el progreso (CoP) en plataforma digital de Pacto Mundial de las Naciones Unidas**, componente clave del compromiso anual de las entidades participantes del Pacto Mundial de las Naciones Unidas con la rendición de cuentas y la

¹ Dato integrado Adif y Adif AV




transparencia. Elemento de comparabilidad del sector en materia de sostenibilidad y de apoyo en el avance basado en datos de los negocios responsables en todo el mundo, mejorando la alineación de las empresas con los Diez Principios y ayudando a alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible, y le agradecemos por informar con nosotros.

https://cop-report.unglobalcompact.org/COPViewer/2023?responselD=R_8mDvlhauukD4zAn

- **Aplicación de los nuevos actos delegados sobre Taxonomía medioambiental** que contemplan los cuatro objetivos ambientales restantes.

1.2. 2023 en cifras

1.2.1. Cifras operativas y económicas del ejercicio²




 ECONÓMICOS		 EMPLEADOS		 NEGOCIO	
36,23 M€ importe de la deuda a valor nominal	33,50 M€* inversión en transformación digital (*)	12.806 empleados (10.398 hombres y 2.408 mujeres)	18,80% mujeres	751,6 millones de usuarios en estaciones de viajeros Adif	11.689,20 km red ferroviaria gestionada
1.993,6 M€ ingresos de explotación	9,071 M€ inversión en I+D+i	12.572 contratos Indefinidos	1.717.079 horas totales de formación (1.347.761 masculino/369.318 femenino)	86,93%* de viajeros que acceden a estaciones con itinerarios accesibles gestionadas por Adif y Adif AV (*)	6.718,6 km líneas electrificadas en servicio
-95,3 M€ resultado del ejercicio	10,32 M€* inversión en formación	> 20 medidas de conciliación	3,37% brecha salarial puestos en puestos directivos (a favor del género masculino)	5.099 media de trenes circulando por día	1.451 estaciones titularidad de Adif (99 con Servicio asistencia Adif ACERCA)
-55,6 M€ EBITDA	4.875,42* M€ inversión en integración urbana (inversión acumulada) (*); 176,24 M€* M€ (inversión anual ejecutada)	91,93% empleados cubiertos por convenio colectivo por país ⁴	4,56 índice de absentismo		18³ empresas que operan en red Adif

² Datos señalados con *: Datos integrados Adif y Adif AV

³ Liberalización: empresas de transporte de viajeros y mercancías

⁴ El 91,93% de los empleados están cubiertos por convenio (91,4% en 2021 y 93,18% en 2022). En el ejercicio 2023 ha habido 879 personas pertenecientes a la categoría de estructura de dirección (841 en 2022) que han permanecido fuera del convenio colectivo.

1.2.2. Cifras relativas a principales indicadores ESG⁵

 AMBIENTAL	 SOCIAL	 GOBERNANZA
18,67 M€** recursos dedicados a la prevención de incendios.	100% de compras con criterios responsables	11 miembros del Consejo
72,4% consumo de energías renovables	532 evaluaciones de riesgos laborales	54,5% entre 30-50 años en el Consejo
3,98 MJ/km tren de intensidad energética final	135.083 € inversiones en la comunidad (lucro cesante-programa estación abierta)	12 reuniones del Consejo
69,69 Gwh eq/año⁶ ahorro de energía	270 acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones en vigor	45,5% > 50 años en el Consejo
178 obras activas con vigilancia ambiental	1,86 M€ aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	36,4% mujeres en el Consejo
100%* de energía eléctrica comprada con GdO	206* sugerencias recibidas en estaciones de viajeros	25% mujeres en Comisión de Auditoría
32,96 M€** recursos destinados a protección medioambiental (inversión+explotación)	129.073 €* valor de los patrocinios	3 consejeros no ejecutivos en Comisión de Auditoría
11.675 tCO2eq/año reducción de emisiones GEI	3.965* reclamaciones en estaciones de viajeros	1.265 empleados formados en ética
355,49 Tj/año⁷ energía eléctrica consumida	1.694,23 M€⁸ contribución a grupos de interés (valor económico distribuido)	9 consejeros no ejecutivos en Consejo
		2 consejeros independientes en Comisión de Auditoría
		5 consejeros independientes en Consejo

1.2.3. Principales cifras de inversiones realizadas

1. Inversiones realizadas

⁵ Datos señalados con *: Datos integrados Adif y Adif AV. Datos señalados con **: Dato a cierre 2022. Última información disponible. La información relativa a 2023 se presentará en el primer semestre de 2024, en la Memoria Medioambiental de Adif.

⁶ Representa una reducción del 22,9% respecto al año anterior.

⁷ Representa el 72,4% del total del consumo de energía.

⁸ Contenido vinculado al indicador **GRI 201-1**: Valor económico directo generado y distribuido. **Valor económico distribuido**: costes de explotación + gastos financieros + impuestos

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Inversión en renovación y mejora de los activos de la Entidad (en el ámbito de estaciones, instalaciones logísticas e inversiones transversales) (M€) (IVA inc.)	148,97	180,38	361,40 ⁹
Inversión en red convencional (renovación, mejora, reposición de activos en explotación) (M€) IVA incluido	658,96	770,23	1.283,97
Inversión para la redacción de proyectos y ejecución de obras en estaciones (M€) IVA incluido	23,90 ¹⁰	17,86	21,30
Inversión en obras de mejora de la accesibilidad en estaciones (M€) IVA incluido ¹¹	5,80	5,88	11,09
Inversión en I+D+i (M€)	0,673	3,373	9,071
Inversión en transformación digital (M€) ¹²	5,90	6,00	33,50

1.2.4. Principales cifras de adjudicaciones

2. Importes adjudicados

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Importe anual Construcción (adjudicado) (M€) IVA no incluido	761,44	1.896,29	1.869,76
Importe adjudicado a labores de mantenimiento de red convencional (M€) IVA no incl.	517,79	159,95	108,47

1.3. Objetivos ESG¹³

		
361,40 M€ Inversión en renovación y mejora de los activos de la Entidad (en el ámbito de estaciones: 72,06M€; instalaciones logísticas:120,49M€; e inversiones	176,24 M€* inversión anual ejecutada en integración urbana 218 Convenios, acuerdos, protocolos de integración con las	22% reducción de la huella de carbono respecto a 2022

⁹ Partidas desglosadas: estaciones: 72,06M€; instalaciones logísticas: 120,49M€; e inversiones transversales: 168,85M€

¹⁰ Dato agregado Adif y Adif AV

¹¹ Dato agregado Adif y Adif AV

¹² Dato agregado Adif y Adif AV

¹³ Datos señalados con *: Datos integrados Adif y Adif AV

<p>transversales: 168,85M€) (M€) (IVA inc.)</p> <p>1.283,97 M€ Inversión en Red Convencional (renovación, mejora y reposición de activos en explotación) IVA o incluido</p> <p>123,4 millones Km-tren¹⁴ tráfico total (volumen de tráfico)</p> <p>6.718,6 km de línea electrificada en servicio</p> <p>231,98 km de línea renovados o mejorados</p>	<p>sociedades de integración en las que participa Adif</p> <p>751,6 millones de usuarios en estaciones de viajeros Adif</p>	<p>43,61 % alcance de la huella de carbono (Alcance 2)¹⁵</p> <p>11,91 M€¹⁶ (IVA inc.) actuaciones relacionadas con la sostenibilidad (preservación del medio natural y de las especies protegidas, restauración y recuperación de entornos degradados, instalación de pantallas acústicas, etc.)</p> <p>1.842 km nuevos de Vías Verdes sobre infraestructura titularidad de Adif</p>
--	--	---

2. Nuestro ADN

2.1. Entidad

Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif, en adelante) es una entidad pública empresarial española dependiente del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible que tiene como objetivo la construcción y administración de líneas e infraestructuras ferroviarias que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General, así como la gestión de su explotación de las obras y proyectos encomendados por el Gobierno.

Adif es consciente de la necesidad de integrar la economía circular, la cohesión social, la emergencia climática, la igualdad y la diversidad en la gestión de las infraestructuras ferroviarias, equiparando cada una de estas dimensiones en rango de importancia. Es por ello por lo que en el punto de partida para su estrategia empresarial está la necesidad de contribuir al desarrollo socioeconómico aportando acciones que mitiguen los efectos del cambio climático.

2.2. Modelo de negocio¹⁷

Adif orienta su modelo de negocio a crear y gestionar infraestructuras de las prestaciones sostenibles, de calidad, resilientes y seguras, apostando por la innovación y la modernización del sistema de transporte.

¹⁴ Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

¹⁵ 49,89% en ejercicio 2022

¹⁶ Dato a cierre 2022. Última información disponible. La información relativa a 2023 se presentará en el primer semestre de 2024, en la Memoria Medioambiental de Adif

¹⁷ Contenido vinculado al indicador GRI 2-6: Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales

Adif se compromete con un servicio seguro, que garantice la cohesión social favoreciendo la conectividad y la movilidad, fiable y de calidad, así como con el bienestar social, apostando por un desarrollo socioeconómico inclusivo y sostenible del país.

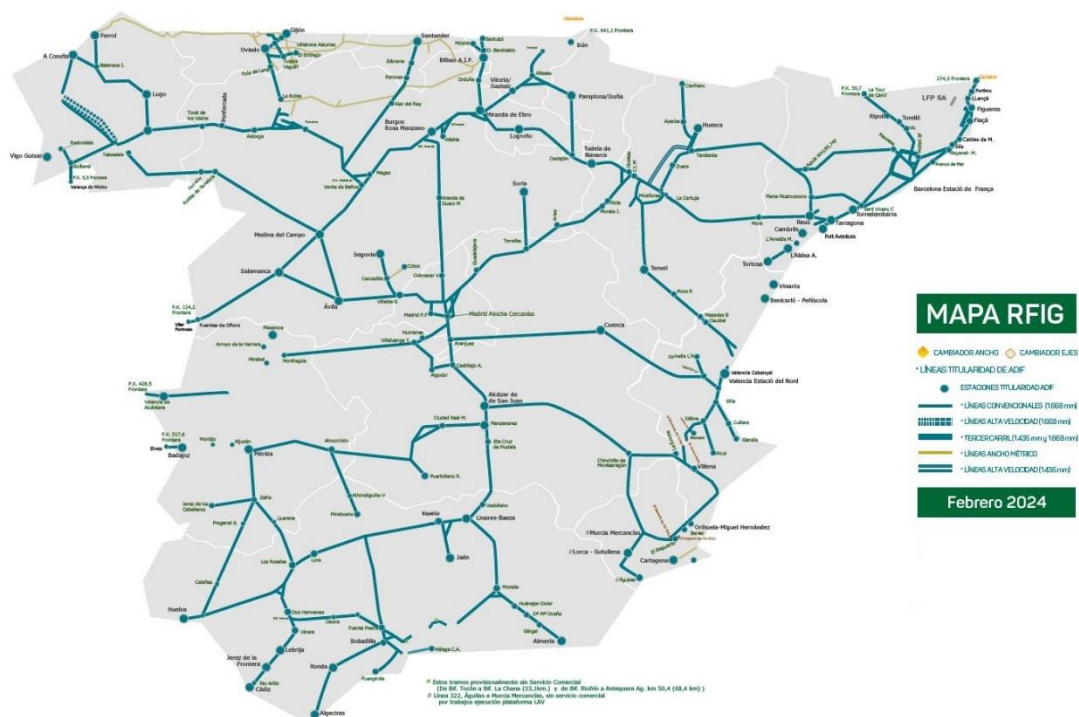
Debido a su rol como Entidad de servicio público, el modelo de negocio de Adif se basa tanto en la viabilidad financiera y optimización de resultados económicos, como en la gestión de sus impactos sociales y ambientales. Además, destaca la importancia que otorga a su trascendencia social y operativa de la seguridad.

Adif lleva a cabo tanto la **construcción** de nuevas infraestructuras como la modernización y renovación de los activos ya existentes de la red ferroviaria. Estas actividades de construcción son encomendadas directamente por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible o derivadas de propuestas del propio Adif o terceros interesados.

Con el fin de asegurar el correcto funcionamiento de la red ferroviaria, Adif lleva a cabo operaciones de **mantenimiento** (conservación, reparación, reposición y actualización tecnológica de la misma). Se distinguen tres procesos de mantenimiento: mantenimiento preventivo; mantenimiento correctivo; actuaciones de mejora.

Adif también se encarga de la gestión y administración en la **explotación** de las infraestructuras ferroviarias de las cuales es titular, así como aquellas sobre las que es responsable de su gestión.

Red total gestionada titularidad Adif



Se contribuye a que la circulación y la capacidad administrada se reorienta hacia un sistema de economía circular basado en la reordenación y asignación de recursos disponibles

Los principales indicadores de actividad de la Entidad son los que se recogen a continuación:

Indicadores de actividad de Adif

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Número de usuarios de estaciones de viajeros	548.450.681	731.410.345	751.612.757
Km de línea renovados o mejorados (de forma integral) en Red Convencional	185,00	132,60	231,98
% de red renovada o mejorada	1,56	1,12	1,98
Km red actual gestionada	11.870,00	11.869,90	11.689,20
Número de empresas que operan en red Adif (viajeros y mercancías)	14	18	18
Red de alta velocidad en ancho estándar (UIC)	57	57	57
Red de ancho ibérico (km)	10.495	10.519	10.299
Red de ancho mixto UIC + Ibérico (km)	125	125	125
Red de vía estrecha (km)	1.193	1.193	1.193
Circulaciones (media nº trenes/día)	4.759	4.801	5.099
Circulaciones (total)	1.737.203	1.752.541	1.861.257
Volumen tráfico Km-tren (media diaria) ¹⁸	320.282	335.687	338.096
Volumen tráfico Millones de Km-tren ¹⁹ (total)	116.902.823	122.525.730	123.404.933
Km de línea electrificada	6.714,0	6.735,8	6.718,6
Número de estaciones titularidad de Adif con servicio Adif ACERCA	98	98	99

Desde el ámbito de la política corporativa de fomento y promoción de la constitución de alianzas eficaces en las esferas pública, público-privada y de la sociedad civil, aprovechando la experiencia y las estrategias de obtención de recursos de las alianzas, en relación con el posicionamiento del **Grupo Societario**, se trabaja con la intención de establecer un papel en las entidades en las que participa, así como determinar la importancia y la necesidad de seguir

¹⁸ Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

¹⁹ Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

formando parte de las mismas, analizando las ventajas competitivas, económicas, jurídicas, operativas, sociales, de sostenibilidad y medioambientales que puedan derivarse de ello.

En 2023 Adif ha participado en más de 75 entidades de carácter muy diverso (sociedades, consorcios, fundaciones, agrupaciones de interés económico y asociaciones, etc.)

En el ámbito de las **Operaciones de Integración** y, enmarcado en el Plan Estratégico 2030, se está desarrollando un Plan de Acción cuyo objetivo principal es establecer los mecanismos y análisis necesarios para mejorar y optimizar la gestión de las operaciones de integración realizadas en el ámbito de las Sociedades de Integración y, en su caso, proponer medidas alternativas a la gestión de estas operaciones, cuyo objetivo principal es mejorar la integración urbana del ferrocarril actuando sobre su impacto económico, social y ambiental, así como apostando por la movilidad y la sostenibilidad de la ciudad.

Durante 2023, en el marco de estas sociedades de integración y en colaboración con otras áreas de Adif, Adif AV, Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible (MITMS) y sus E.P.E., Ayuntamientos y Comunidades Autónomas, se han constituido **grupos de trabajo técnicos** que se han venido reuniendo a lo largo del año y desarrollado diversos trabajos de redacción de planes y proyectos y ejecución de obras en el ámbito urbanístico y ferroviario. Asimismo, se han **suscrito diversos documentos** como, por ejemplo, el Convenio para la integración del ferrocarril, Fase 2, en Almería (financiado por la UE – *Next Generation* UE programa de Andalucía FEDER 2021-2027 (20/07/2023), o el Protocolo para la integración del ferrocarril en la ciudad de Cartagena (17/03/2023).

Desde el punto de vista del buen gobierno llevado a cabo para la adecuación financiera de las sociedades de integración, en el ejercicio 2023, se han instrumentado los contratos necesarios para el cumplimiento de los compromisos económicos adquiridos en los nuevos planes de integración, se han adecuado los vencimientos de los préstamos otorgados a diferentes sociedades y se ha llevado a cabo la regularización de los compromisos económicos en varias ciudades. Para más detalle sobre las operaciones de Integración diríjase al [apartado 8.3.2. Sociedades de integración ferroviaria.](#)

Las relaciones que Adif dispone en la actualidad con diferentes sociedades se ajustan según los siguientes datos:

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Convenios, acuerdos, protocolos, adendas, etc. de integración urbana, firmados y gestionados en el marco de las sociedades de integración en las que participa Adif ²⁰	205	214	218
Inversión integración urbana (M€ de inversión ejecutada acumulada) (IVA no incl.) ²¹	4.408,51	4.699,18	4.875,42

²⁰ Dato acumulado. El cómputo realizado en años anteriores puede sufrir modificaciones al alza en años sucesivos debido a la tramitación definitiva de nuevos convenios.

²¹ Dato agregado Adif y Adif AV considerando las aportaciones de Adif, Adif AV y el resto de las entidades o administraciones participantes en las operaciones de integración derivadas de los Convenios suscritos

2.3. Principales actividades desarrolladas²²

Construcción

Adif lleva a cabo tanto la construcción de nuevas infraestructuras como la modernización y renovación de los activos ya existentes de la red ferroviaria. Estas actividades de construcción son encomendadas directamente por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible o derivadas de propuestas del propio Adif o terceros interesados. Una de las prioridades que se siguen en este ámbito es la preservación del medio natural y de las especies protegidas, así como la restauración y recuperación de entornos degradados. Adif continúa avanzando en las obras y proyectos encomendados por el Gobierno, comunicando los territorios de la geografía española a través de una red de altas prestaciones.

Explotación y Mantenimiento

Las principales actuaciones que se realizan en Adif en los ámbitos mencionados consisten en:

- **Explotación:** gestión del tráfico ferroviario, el cálculo de cánones por la utilización de las infraestructuras ferroviarias, estaciones y otras instalaciones ferroviarias, y la explotación de las estaciones de viajeros.

Adif se encarga de la gestión y administración en la explotación de las infraestructuras ferroviarias de las cuales es titular, así como aquellas sobre las que es responsable de su gestión.

Adif está comprometida con un servicio seguro, que garantice la cohesión social favoreciendo la conectividad y la movilidad, fiable y de calidad, así como el bienestar social apostando por un desarrollo socioeconómico inclusivo y sostenible del país.

Debido a su rol como Entidad de servicio público, el modelo de negocio de Adif se basa tanto en la viabilidad financiera y optimización de resultados económicos, como en la gestión de sus impactos sociales y ambientales. Además, destaca la importancia que otorga a su trascendencia social y operativa de la seguridad.

- **Mantenimiento:** operaciones de conservación, reparación, reposición y actualización tecnológica de los diferentes elementos que conforman la red.


Con el fin de asegurar el correcto funcionamiento de la red ferroviaria, Adif lleva a cabo operaciones de conservación, reparación, reposición y actualización tecnológica de la misma. Se distinguen tres tipos de procesos de mantenimiento:

- Mantenimiento preventivo
- Mantenimiento correctivo
- Actuaciones de mejora

²² Contenido vinculado al indicador **GRI 2-6:** Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales

La infraestructura como instrumento de servicio, sitúa a la sociedad en el foco de su actividad, tanto como usuaria actual como potencial de las infraestructuras y servicios, siendo el objetivo la conectividad, movilidad y el bienestar social

2.3.1. Construcción²³. Actuaciones en red de Adif y estaciones

Principales Hitos:		
<ul style="list-style-type: none"> Adaptación al ancho estándar del tramo Castellbisbal – Nudo Vila Seca dentro del Corredor Mediterráneo. 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> Riesgos reputacionales y sociales: Afecciones a las circulaciones como consecuencia de la explotación por el gran volumen de obras en ejecución, así como alteraciones de la normal explotación ferroviaria; pérdidas de fondos por plazos cortos de finalización de obras; pérdida de la calidad del servicio debido a retraso de obras. Riesgos operacionales: desgaste en los equipos; escasez previa de personal técnico con experiencia; rigidez legislativa. 	Contribución a los ODS: 
Nuestros compromisos:		
<p>Desarrollo de la infraestructura como instrumento de servicio seguro que garantice la cohesión social, la conectividad y la movilidad, fiable y de calidad, así como el bienestar social apostando por un desarrollo socioeconómico inclusivo y sostenible del país.</p> <ul style="list-style-type: none"> Corredor Mediterráneo <p>Durante el 2024 Adif seguirá avanzando en la implantación de ancho estándar en el Corredor Mediterráneo a su paso por Catalunya con la puesta en servicio del renovado Túnel de Castellbisbal en vía única.</p> <p>Para el segundo trimestre de 2024, se prevé la puesta en servicio de la triple vía entre Castellbisbal y Martorell, empleando los renovados túneles de Castellbisbal y Costablanca, incrementando la capacidad de los tráficos ferroviarios entre dichas estaciones. En verano de 2024 se prevé el comienzo de las fases de la adaptación al ancho mixto de la cabecera norte de la estación de Castellbisbal.</p> <p>Una vez finalizada la intervención en La Granada, en otoño de 2024 se pondrá en servicio la adaptación al ancho mixto, así como mejoras en la accesibilidad con la ejecución de un nuevo paso inferior, en la estación de L’Arboç.</p>		

²³ **Pilar Servicio PSEV-OE7.** Aumentar las prestaciones y la calidad de la Red (PE2030)

Además, se prevén las actuaciones de implantación del ancho mixto en El Vendrell, Els Monjos, y St Vicenç de Calders, los trabajos para la adaptación al ancho mixto de la estación comenzarán en otoño del 2024.

Se llevarán actuaciones a partir de verano del 2024 en el túnel de Bará, instalando tercer hilo en las dos vías y actuando en su gálibo de tal modo que se conseguirá lograr el encaje de la nueva plataforma de vía para la circulación en anchos ibérico y estándar, gálibos GC/GEC 16. Para ello se han adjudicado el contrato de obras del proyecto de construcción del acondicionamiento del túnel de Roda de Bará para la implantación del ancho estándar en el Corredor Mediterráneo. Tramo Castellbisbal-Murcia. Subtramo: Sant Vicenç de Calders-Tarragona-Nudo Vilaseca.

- **Variante Este de Valladolid**

La variante de Valladolid continuará con su ejecución en todos los subsistemas de acuerdo con la planificación vigente. Se finalizarán los trabajos en la playa de vías para mercancías del complejo, así como, todas las actuaciones correspondientes a la primera puesta en servicio que permitirá la salida de los trenes de Fasa-Renault y del complejo por la variante ferroviaria hasta el nudo norte

Se iniciarán los trabajos para la reubicación en el complejo de la Terminal de Servicios Logísticos; Mantenimiento;

Redalsa; Centro de Tecnología de Vía (CTV).

- **Bajos de la Cabezuela**

En 2024 se finalizará el viaducto de bajos de la Cabezuela, en el tramo en obras del ramal ferroviario al Bajo de la Cabezuela, Cádiz. El viaducto tiene 1178,3 metros y presenta tres alineaciones curvas para limitar, en lo posible, la afección al Parque Natural de la Bahía de Cádiz.

- **Galicia. Estaciones**

En 2024 se iniciarán las obras de la estación de Lugo: El nuevo edificio de viajeros se integrará en la plaza intermodal que conectará las estaciones de ferrocarril y autobús. También se construirá un nuevo paso bajo vías, destinado a la comunicación entre andenes, exclusiva para los usuarios del ferrocarril, y a un paso urbano peatonal, que permitirá la conexión transversal, salvando la traza del ferrocarril entre el centro urbano y el parque del Sagrado Corazón.

- **Línea C-5 de cercanías de Madrid**

Licitación e inicio de las obras en las estaciones de la línea C-5 de cercanías de Madrid, por un lado, Embajadores Fase I, Embajadores fase II y Laguna y, por otro, Las Águilas, Maestra Justa-Freire-Polideportivo Aluche (Fanjul) y Aluche. Las actuaciones incluidas en los proyectos de construcción incluyen la prolongación de andenes y la mejora de las condiciones de accesibilidad, evacuación y ventilación en caso de incendios.

Se llevará a cabo la licitación y comenzarán las obras de la Modificación de escapes de la línea C-5 de cercanías de Madrid por prolongación de los andenes de las estaciones, mejorando la gestión del tráfico durante las incidencias en la línea C-5 de Cercanías de Madrid, en el tramo Móstoles-El Soto – Embajadores. De esta forma se dotará a este tramo de la última tecnología en señalización, mejorando su capacidad y su fiabilidad.

- **Acceso Puerto A Coruña.** Se continuarán las obras del Acceso Ferroviario al Puerto Exterior de A Coruña en Punta Langosteira
- **Nuevo Acceso Ferroviario al Puerto de Sagunto.** Se ejecutarán los trabajos de electrificación, lo que supondrá la finalización de las obras.

- **Actuaciones en el entorno de Montcada**
 - Soterramiento Montcada i Reixac: Se ejecutará el tratamiento de mejora del terreno mediante *jet grouting* en el tramo del túnel en mina y se abordará la fase del desvío (este) provisional de las vías en servicio para mantener el tráfico ferroviario durante la ejecución de las pantallas y la losa de cubierta de una parte del trazado del soterramiento. Además, se acometerá en el inicio del trazado la ejecución de un único pozo de ataque ejecutado con pantallas debido a los condicionantes urbanos.
 - Remodelación de la estación de Montcada Bifurcación. Fase I: Puesta en servicio de las nuevas vías 5 y 6 y del nuevo andén 3 entre dichas vías, así como la puesta en servicio de las vías mango T2,T3,T4 y T5 y aparatos de vía asociados a cada uno de los respectivos mangos, conforme a la nueva configuración de explotación de la mencionada estación.
 - Variante de Vallbona y Bifurcación Aigües: Inicio de las obras para finalizar la reposición de servicios afectados y se prevé la puesta en servicio de la línea R2 por el desvío provisional nº2 y las circulaciones de Bifurcación Aigües por los desvíos provisionales 1 y 3.
- **Vicálvaro**. Se prevé la puesta en servicio de la playa de vías de la parte sur de la estación, la conexión con la estación de Cercanías de Vicálvaro que incluye la depresión de la vía, con su correspondiente enclavamiento, ejecución del viaducto que cruza la estación, así como la vía ZZA que conecta con la conexión de Alcalá de Henares, con lo que se completaría la fase 1B objeto de la obra. Para ello se llevarán a cabo las sustituciones del transformador de servicios y de señales de la subestación de tracción; y se llevará a cabo la retirada de material de vía de segundo uso procedente de las actuaciones de levante de vías.
- **Estación de Parla**. Inicio de las obras para la construcción del edificio de viajeros de la nueva estación y la ejecución de los andenes y del paso inferior entre andenes.
- **Terminal Logística La Llagosta**: Se prevé la finalización del montaje de vía y de la electrificación asociada a la nueva configuración de la plataforma logística de la Llagosta.
- **Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón. Tramo I y Tramo II**
 - Tramo I: Se continúa ejecutando las pantallas de pilotes y losas de cubierta o estampidores para la formación del túnel del nuevo acceso ferroviaria. Asimismo, se reponen los viales afectados conforme al avance de los trabajos de ejecución de dicho túnel.
 - Tramo II: Se prevé la reposición de los servicios afectados y la reordenación de los accesos que interfieren con la ejecución de la plataforma, así como la plataforma de la intermodal, salvo en el tramo afectado por las conducciones de gas de la compañía Enagas.
- **Otras Actuaciones**. Se llevarán a cabo las obras del soterramiento de la línea de ancho métrico en Torrelavega (Cantabria) y del proyecto de construcción de la Variante de Rincón de Soto (LA RIOJA); así como se prevé el fin de las obras en Puente de Nicolás Soria (2T 2024).

Adif continúa avanzando en las obras y proyectos encomendados por el Gobierno, comunicando los territorios de la geografía española a través de una red de altas prestaciones. Se ha desarrollado el sistema ERTMS (*European Traffic Management System*), sistema de mando y control de trenes pensado para la compatibilidad, en toda Europa, en materia de señalización y comunicaciones entre la estructura de vía y equipos a bordo.

La construcción abarca una parte primordial dentro de la Entidad de Adif. Una de las prioridades que se siguen en este ámbito es la preservación del medio natural y de las especies protegidas, así como la restauración y recuperación de entornos degradados.

Como se ha comentado previamente, las principales actividades que desarrolla Adif corresponden a la construcción, mantenimiento y explotación. Las **actividades más relevantes** que se han realizado durante el ejercicio en términos de construcción son las que siguen a continuación:

Corredor Mediterráneo. Cataluña

Dentro de la adaptación del tramo Castellbisbal-Martorell al ancho estándar, esencial para el desarrollo del Corredor Mediterráneo, durante 2023 se ha finalizado la adecuación al ancho mixto del Túnel de Castellbisbal de Vía Doble, ampliando la sección de este para admisión de mayores gálibos ferroviarios, modernización de las instalaciones del túnel, dotación de vía en placa de tres hilos, así como catenaria rígida.

En agosto de 2023, se puso en servicio las adaptaciones al ancho mixto de la cabecera norte de Martorell y sur de Castellbisbal, así como la adaptación del Software del Enclavamiento. En octubre de 2023, se puso en servicio la primera fase de la adaptación al ancho mixto de la estación de SEAT-Martorell.

En el caso del tramo Martorell – Sant Vicenç de Calders, en octubre de 2023 se puso en servicio la adaptación al ancho mixto de la estación de La Granada, así como la mejora de accesibilidad de esta con la remodelación de andenes y ejecución del nuevo paso inferior.

Esta actuación contribuye a la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) número 9, que tiene entre sus metas desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles y de calidad.

Integración del ferrocarril en Sant Feliu de Llobregat

Durante este periodo se avanzó en las obras de ejecución para la Integración del Ferrocarril en Sant Feliu de Llobregat (Barcelona). Se trata de una actuación de gran relevancia para mejorar la permeabilidad de la infraestructura ferroviaria dotando al municipio de unas infraestructuras más modernas y plenamente integradas. Durante 2023 se culminaron los siguientes trabajos:

- Eliminación del paso a nivel existente,
- Implantación de la nueva estación provisional de viajeros, en sustitución de la existente junto con la implantación de tramos de vía única para disminuir afecciones a las circulaciones por motivo de las Obras.

En paralelo se está trabajando en los servicios afectados y la integración ambiental junto con la prospección arqueológica. Durante el año se ha realizado un importante avance con la ejecución de pantallas para la excavación y en octubre de 2023 se comenzó con la de la excavación del sector del túnel en mina.

Se continua con la ejecución de las obras de Instalaciones de Control, Mando y Señalización. Desde abril de 2023 las circulaciones entre Molins de Rei-Sant Feliu- Cornellá se realizan mediante una provisionalidad en vía única con objeto de permitir la ejecución del nuevo túnel.

Estos trabajos se completarán en un futuro próximo con las actuaciones de Protección Civil y Seguridad y con la Nueva estación de Sant Feliu de Llobregat.

Plataforma Logística de Vicálvaro

Se ha finalizado la ejecución de la etapa 3 de la obra consistente en la puesta en servicio de las playas de vías de la parte norte de la estación, incluido el nuevo enclavamiento así como la nueva configuración de la conexión con O'Donnell. También se ha iniciado el desmantelamiento de las vías de la parte sur de la estación para ejecutar su nueva configuración, así como el paso superior previsto en el proyecto.

Nuevo acceso ferroviario a la T1 del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat

Continuaron las actuaciones para la puesta en servicio de una infraestructura estratégica en el futuro esquema de explotación de la red de cercanías de Barcelona. El nuevo acceso generará importantes beneficios para la movilidad y accesibilidad en transporte público entre el centro de Barcelona y el complejo aeroportuario. Adjudicado en septiembre de 2022 un nuevo contrato para la ejecución de las instalaciones de seguridad y comunicaciones.

Soterramiento Montcada i Reixac.

Se llevó a cabo el soterramiento de la Línea R2 supondrá una transformación urbanística y ferroviaria sin precedentes, dada su diversidad y complejidad. Además, se mejorarán notablemente las condiciones de seguridad al eliminar dos pasos a nivel en una zona con alta densidad de tráfico. Como elementos más representativos, el proyecto incluye la construcción de un túnel de 4 km y de una tercera vía para aumentar la capacidad del sistema, junto a la construcción de una nueva estación soterrada.

Terminal Logística La Llagosta.

Se iniciaron los trabajos de construcción de la explanada y el drenaje de la plataforma Logística de la Llagosta, así como el nuevo acceso ferroviario (futura Línea 271 entre BIFURCACIÓN MOLLET y LA LLAGOSTA) que enlazará la plataforma de La Llagosta con la Línea 280 BIFURCACIÓN MOLLET – NUDO DE MOLLET.

Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón. Tramo I y Tramo II

Se llevaron a cabo las siguientes acciones de construcción:


- Tramo I: Se iniciaron las obras el 01 de abril de 2023. Este tramo tiene 4,7 km del nuevo acceso ferroviario Sur al Puerto de Castellón, arranca a 100 m del Corredor Mediterráneo y termina en la conexión con la futura Estación Intermodal.
- Tramo II: Se iniciaron las obras el 25 de noviembre de 2023. Este segundo tramo tiene de 3,6 km de longitud. Se inicia en la finalización del tramo I hasta la conexión con la plataforma ferroviaria del propio puerto
- Este nuevo enlace sur de uso exclusivo para trenes de mercancías, con 8,3 km de longitud total en vía única electrificada y ancho mixto, promoverá la entrada de la mercancía en trenes de hasta 750 m al recinto portuario.

Otras actuaciones.

- **Variante Este de Valladolid:** La variante de Valladolid ha continuado con la ejecución de los contratos en desarrollo en todos los subsistemas, de acuerdo con la planificación vigente.
- **Acceso Puerto A Coruña:** Se continuaron las obras del Acceso Ferroviario al Puerto Exterior de A Coruña en Punta Langosteira.

- **Bajos de la Cabezeuela:** Finalización del viaducto de bajos de la Cabezeuela.
- **Nuevo Acceso Ferroviario al Puerto de Sagunto:** Se ejecutó la Conexión del ramal de acceso con la L600 Valencia Nord-Cambiadores de la Boella, y se finalizaron las obras correspondientes a plataforma y montaje de vía.

2.3.2. Mantenimiento de infraestructuras²⁴

Principales Hitos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento de las instalaciones de seguridad: desarrollo de planes preventivos de las Instalaciones de Seguridad en base a los nuevos criterios generales de mantenimiento preventivo que ha supuesto una reducción del 40% de los ciclos preventivos obligatorios, mejorando el desempeño de la gestión de los recursos actuales. • Mantenimiento de las instalaciones de pasos a nivel e instalaciones de protección y seguridad de la RFIG. Colaboración de otros organismos y entidades titulares de caminos o carreteras para activos de pasos a nivel e instalaciones de protección y seguridad. Mejora de la seguridad en los sistemas de protección de la infraestructura frente a cruces indebidos con el objetivo de reducir los arrollamientos accidentales. • Desarrollo de un Modelo avanzado de Gestión de Activos para dar respuesta a la evolución experimentada en este ámbito y permitir adoptar las mejores prácticas de gestión en el sector ferroviario a través de una solución integral corporativa que elimine las debilidades de los sistemas de información actuales, aproveche las posibilidades que supone la cuarta revolución industrial y permita la escalabilidad e integración con futuras soluciones tecnológicas. • Plan de Transformación Digital para facilitar la gestión y la toma de decisiones (actualización de programación de trabajos; comunicaciones digitales para coordinación de trabajos de infraestructura; telefonemas digitales; seguimiento del Presupuesto de Inversión; registro de habilitaciones de mantenimiento; optimización de la herramienta de Mantenimiento Preventivo). 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> • Riesgos en la seguridad y salud del personal derivados de los trabajos de mantenimiento en plena vía: arrollamientos, temperaturas extremas, caídas a distinto nivel, riesgos eléctricos, elevación manual de cargas, etc. • Riesgos reputacionales: retrasos en la ejecución de obras; elevado número de obras simultaneas que dificulta la dotación de recursos a las empresas de personal cualificado y de suministro de materiales; pérdida de calidad del servicio derivados de las labores de mantenimiento correctivo (retrasos en los trenes, accidentes, etc.) • Riesgos ambientales durante las labores de mantenimiento: emisiones de la maquinaria, pérdida de productividad del suelo debido a derrames de sustancias en 	Contribución a los ODS: 

²⁴ **Pilar Servicio PSEV-OE7.** Aumentar las prestaciones y la calidad de la Red (PE2030)

suelos, mala gestión de desechos generados, riesgo de contaminación de los cursos del agua, superficiales y / o subterráneos, a causa de infiltración de sustancias vertidas en accidentes o por un mal tratamiento de los residuos, riesgo de incendios forestales, contaminación acústica, etc.
Nuestros compromisos:
<ul style="list-style-type: none"> • Modernización de las actuaciones con nuevas tecnologías para conseguir un mantenimiento más ágil, rápido y eficaz. • Actualización de las herramientas informáticas para disminuir la vulnerabilidad a los ciberataques y aumentar la seguridad en la red interna. • Control del sistema de gestión ambiental en el mantenimiento de la plataforma, vías e instalaciones ferroviarias • Adaptación del nuevo personal proveniente de las Ofertas de Empleo Público de Adif a las actuaciones de Mantenimiento para que la fiabilidad y la disponibilidad de las instalaciones se mantenga en los estándares adecuados. • Reorganización territorial de la estructura de la Dirección de Mantenimiento para mejorar la eficiencia en el mantenimiento proporcionando mejores respuestas ante incidencias. • Elaboración del procedimiento de detección de óxido sobre carril, y licitación para la compra de herramienta de medición.

Las principales actividades que se realizan en este ámbito corresponden a operaciones de conservación, reparación, reposición y actualización tecnológica de los diferentes elementos que conforman la red.

Las tareas realizadas por Adif consisten en el **mantenimiento de la infraestructura** de forma eficiente y sostenible, económica y medioambientalmente, garantizando el mayor grado de seguridad, fiabilidad y disponibilidad destinando recursos humanos y técnicos para el desempeño de la actividad con el objeto de **optimizar el mantenimiento preventivo** y gestionar de forma eficiente las actividades de inspección con el **propósito final de reducir las incidencias**. Actuaciones llevadas a cabo para su consecución:

- **Buenas prácticas ambientales** en las labores de conservación y mantenimiento; que contribuyen a un mantenimiento preventivo y correctivo más respetuoso con el medioambiente mediante el cumplimiento de la Política de Medio Ambiente de Adif, en línea con el Procedimiento General de Gestión y Coordinación de Actividades Ambientales.
- Contribución a un **mantenimiento preventivo y correctivo** más respetuoso con el medioambiente mediante el cumplimiento de la Política de Medio Ambiente de Adif AV, en línea con el Procedimiento General de Gestión y Coordinación de Actividades Ambientales;
- **Gestión eficiente del gasto** en las actuaciones de mantenimiento y riguroso seguimiento y control del Presupuesto de Explotación e Inversión;

- Liderazgo y desarrollo de **iniciativas estratégicas sostenibles**, así como participación proactiva en actividades propuestas por otras áreas;
- Análisis del **procedimiento de actuaciones internas** y optimización de su control.

Principales **actividades en el ámbito de mantenimiento** sobre infraestructuras titularidad de Adif:

- Servicios de soporte al **mantenimiento de la red de cables y sistemas de Telecomunicaciones** de Adif.
- **Mantenimiento de Infraestructura y Vía** para líneas convencionales y de ancho métrico.
- **Control de vegetación** en plataforma y márgenes e instalaciones.
- Mantenimiento de las **instalaciones de seguridad**.
- Mantenimiento de las **instalaciones de pasos a nivel** de la red ferroviaria de interés general, RFIG.
- Gestión integral de las **instalaciones de protección y seguridad de los túneles**.
- **Conservación y mantenimiento de los edificios y dependencias** dedicados al mantenimiento.
- **Mantenimiento preventivo, correctivo y obras auxiliares** de las instalaciones de electrificación

La ejecución de las obras de señalización supone el despliegue de tecnologías más eficientes y seguras que contribuyen a la mejora del tráfico ferroviario y en consecuencia al aumento del mismo en detrimento de otros transportes más contaminantes y menos eficientes y seguros.

Se ha llevado a cabo una **mejora de la seguridad en los sistemas de protección de la infraestructura frente a cruces indebidos** con el objetivo de reducir los arrollamientos accidentales para dar cumplimiento a la Disposición Adicional Undécima del RD 929/2020 de Seguridad Operacional e Interoperabilidad Ferroviarias realizando las siguientes acciones:

- Disposición de Inventario de Cerramientos en la red de Adif y de Adif Alta Velocidad
- Disposición del Plan para la adecuación de los cerramientos existentes en la red de Adif y de Adif Alta Velocidad
- Contratación y ejecución de nuevos cerramientos y eliminación de pasos viciosos
- Mantenimiento de cerramientos

Por otro lado, se ha desarrollado un **Modelo avanzado de gestión de activos** para dar respuesta a la evolución experimentada en este ámbito y permitir adoptar las mejores prácticas de gestión en el sector ferroviario a través de una solución integral corporativa que elimine las debilidades de los sistemas de información actuales, aproveche las posibilidades que supone la cuarta revolución industrial y permita la escalabilidad e integración con futuras soluciones tecnológicas. Actualmente se encuentran en una fase de definición del diseño preliminar:

+Contratos
+Documentación
+Repuestos
+Proyectos y obras

+Compras
+Espacios y edificios
+Metodologías de mantenimiento
+Riesgos

Las fases del proyecto ejecutadas y en ejecución se resumen en las siguientes:

- Introducción al modelo propuesto: normativa de referencia y propuesta de catálogos básicos.
- Desarrollo del modelo propuesto:
 - Catálogo de clases / subclases de activos.
 - Maestro de gamas de mantenimiento preventivo.
 - Catálogo de modos de fallo.

La implementación del **nuevo modelo Gestión de activos** y el desarrollo de la Plataforma Única de Gestión de Activos repercutirá en la mejora de la capacidad tecnológica de Adif a través de la innovación y transformación digital. Además, el control y renovación de los activos de la entidad impulsan a la construcción de infraestructuras resilientes, promueven una industrialización inclusiva y fomentan la innovación.

Otra aportación a tener en cuenta es el diseño y desarrollo del **sistema de información de gestión y seguimiento**, llamado Cuadro de Mando, y el desarrollo de herramientas e interfaces de conexión a aplicaciones con el objetivo de contribuir a crear una entidad “*data driven*”, basada en el dato, evitando distintas fuentes de información para una misma cifra. En definitiva, se está contribuyendo a establecer y fortalecer la existencia de una base de datos común. Adicionalmente, se está trabajando en contribuir a ofrecer soluciones tecnológicas que, a su vez, permitan optimizar los esfuerzos y mejoren la productividad del equipo, orientándolos a actividades que aporten mayor valor añadido para tomar decisiones sostenibles.

Dentro del **Plan de Transformación Digital** de Adif se ha definido un Proceso Tipo a través de un conjunto ordenado de fases, así como un Modelo de Gobierno y un Modelo de Relación con el objetivo de actuar como guía en la labor de definir y ejecutar un Plan de Transformación Digital para facilitar la gestión y la toma de decisiones. Una vez realizado el arranque del Plan de Transformación Digital, se están desarrollando las principales actuaciones. Estas son las siguientes:

- + Actualización de la programación de trabajos
- + Comunicaciones digitales para coordinación de trabajos de infraestructura
- + Telefonemas digitales
- + Seguimiento del Presupuesto de Inversión
- + Registro de habilitaciones de mantenimiento
- + Optimización de la herramienta de Mantenimiento Preventivo: informes e indicadores

A continuación, se resumen las **actividades más destacadas en mantenimiento** durante el ejercicio:

- Construcción del túnel de Oural situado en el tramo Monforte-Lugo.
- Renovación de vía de la línea Torralba-Soria.
- Duplicación de vía en el tramo Muriedas-Santander y otras actuaciones en la línea de cercanías C-1 entre Guarnizo y Muriedas.
- Tratamiento de elementos de la infraestructura (puentes, túneles y explanaciones), mejora de las instalaciones de señalización y Telecomunicaciones y renovación de vía del tramo Ourense – Monforte de Lemos - Lugo.
- Renovación integral de vía en el tramo Gijón-Laviana de la red de ancho métrico en Asturias.

- Mejora de la línea Huesca – Canfranc.
- Instalación de Bloqueo Automático Banalizado en Silla – Cullera y renovación de Instalaciones en Cullera – Gandía.
- Renovación de la señalización en la red de cercanías de Madrid en su zona Noreste.

Además, se han realizado las siguientes **acciones de mantenimiento preventivo y correctivo**:


- Mantenimiento para las Instalaciones de Seguridad afectadas por la electrificación de la Línea Aérea de Contacto del tramo Guillarei – Tui.
- Renovación integral de Infraestructura y Vía entre Peguerillas – Huelva.
- Mejora de las instalaciones de Señalización y Telecomunicaciones del tramo Palencia – Santander.
- Adecuación de taludes y trincheras en el ámbito de la Subdirección de Operaciones Noreste.
- Obras de emergencia de sustitución de carril gravemente dañado en el trayecto Vilanova – Castelldefels.
- Reparación del enclavamiento de Gavá por la caída del hilo de contacto.
- Emergencias motivadas por los efectos del calor extremo en líneas de la red de ancho métrico.
- Cambio de paridad de varias estaciones y modificación de ERTMS en el ámbito de la Subdirección de Operaciones Noreste.

2.3.3. Explotación de infraestructuras²⁵

Principales Hitos:

- Gestión **planificación de circulación de trenes en nuevos tramos en explotación**: variante de Pajares.
- **Puesta en servicio** de la **variante de LC de Xàtiva-La Encina**.
- **Reapertura** vía **túnel Castellbisbal**.
- **Inicio electrificación** Línea **Extremadura**.
- Ejecución del **Plan de Supresión de Bloqueos Telefónicos y Automáticos en vía Doble**, para el que se sigue adelante con la planificación. (Supresión del BAD entre Manresa y Terrassa)
- Ejecución del **Plan de renovación del Control de Tráfico Centralizado, CTC**, con la puesta en servicio del CTC de Barcelona (2017), León y Oviedo (2021), Santander RAM y Bilbao RAM (2022), Valencia (una parte 2023). En proceso de contratación el CTC Chamartín (2023) y en licitación el CTC de Orense y Zaragoza. Elaborada documentación para licitar el CTC Norte.
- **Adaptación de la infraestructura para la mejora de los tiempos de circulación**, con motivo del despliegue del ASFA Digital embarcado en la Red de Ancho Métrico.
- **Entrada en explotación comercial** del **ERTMS N1 del Eje Atlántico: A Coruña-Santiago-Vigo**.
- **Informe de recorridos de fiabilidad ERTMS N1** en la línea Sevilla-Cádiz.
- **Puesta en marcha ERTMS N1 L080 Valladolid**.
- **L400 ERTMS Sevilla-Cádiz en pruebas**.
- **Inicio de paradas trenes por Antequera AV (AVE y MD)**.
- **Reanudación del servicio** del tramo **El Ferrol -Ortigueira**.

²⁵ **Pilar Servicio PSEV-OE7**. Aumentar las prestaciones y la calidad de la Red (PE2030)

<ul style="list-style-type: none"> • Nuevos servicios de proximidad: Murcia del Carmen- Cartagena, Málaga- El Chorro Caminito del Rey y Palma del Río- Villa del Río. Servicios de proximidad Medina – Valladolid – Palencia. Servicio proximidad Illescas – Fuenlabrada. • Entrada en servicio nuevas vías ancho estándar, vías 14 y 15 Chamartín. 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> • Riesgos en la seguridad y salud del personal derivados de los trabajos de mantenimiento en plena vía: arrollamientos, temperaturas extremas, caídas a distinto nivel, riesgos eléctricos, elevación manual de cargas, etc. • Riesgos reputacionales: retrasos en la ejecución de obras; elevado número de obras simultaneas que dificulta la dotación de recursos a las empresas de personal cualificado y de suministro de materiales; pérdida de calidad del servicio derivados de las labores de mantenimiento correctivo (retrasos en los trenes, accidentes, etc.) 	Contribución a los ODS: 
Nuestros compromisos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Solicitud de Autorización de Entrada en Servicio del ERTMS Sevilla-Cádiz. • Puesta a disposición ERTMS N2 Hospitalet-Matarò de la red de cercanías de Barcelona. • Apoyo en medidas establecidas para optar a financiación de los Fondos MRR. • Mejora de la puntualidad. • Apoyo en la liberalización de obligaciones de servicio público, OSP. 		

Dentro de este campo se realizan actividades relacionadas con la gestión del tráfico ferroviario, el cálculo de cánones por la utilización de las infraestructuras ferroviarias, estaciones y otras instalaciones ferroviarias, así como la explotación de las estaciones de viajeros titularidad de Adif.

La principal aportación se basa en el liderazgo, vigilancia y mejora de la seguridad operacional, y la gestión de riesgos asociados a la documentación de seguridad y el material rodante.

Durante este ejercicio se continúa con el **desarrollo e implantación del sistema ERTMS (European Traffic Management System)**, sistema de mando y control de trenes pensado para la compatibilidad, en toda Europa, en materia de señalización y comunicaciones entre la estructura de vía y equipos a bordo, en red convencional:

- ERTMS Cercanías Madrid
- ERTMS Corredor Mediterráneo
- ERTMS Cercanías de Barcelona

Gasto en Mantenimiento y Explotación²⁶

		Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Mantenimiento	Gasto total incurrido en labores de mantenimiento de la red convencional (M€)	490,6	535,7	595,2
	Gasto total incurrido en labores de mantenimiento de la red convencional por km (miles de euros/km vía)	41,3	45,1	51,0
Explotación	Gasto total en explotación de la red convencional (M€) (referido a la gestión del tráfico ferroviario)	192,7	204,2	224,6
	Gasto total de la explotación de la red convencional por km (miles de euros/km vía) (referido a la gestión del tráfico ferroviario)	16,2	17,2	19,2

2.3.4. Seguridad integral del sistema ferroviario (todas las actividades de seguridad)²⁷

La seguridad es entendida como elemento transversal que afecta a todos los aspectos de la actividad de las infraestructuras ferroviarias y que viene marcada por el desarrollo de las nuevas Directivas de seguridad e interoperabilidad de la Agencia Ferroviaria Europea (ERA). Está presente la seguridad integral, siendo conscientes que alcanza a todas y cada una de las actividades mediante la mejora de procedimientos y aplicación de nuevos métodos y tecnologías. La cultura de seguridad de Adif se basa en la evaluación de los riesgos para poder aplicar las medidas preventivas, correctivas y de mejora necesarias para la minimización de dichos riesgos. Además, se continúan desplegando las iniciativas encaminadas a la mejora de la seguridad integral: como la operacional, ambiental, protección civil, salud laboral, ciberseguridad, etc.

En términos de seguridad, una de las aportaciones más relevantes que se ha realizado es la ejecución de las obras de señalización, lo que supone el despliegue de tecnologías más eficientes y seguras que contribuyen a la mejora del tráfico ferroviario y en consecuencia al aumento del mismo en detrimento de otros trasportes más contaminantes y menos eficientes y seguros.



²⁶ Esta información se actualiza respecto al método de cálculo de los indicadores PRIME

²⁷ Desarrollo en **PILAR SEGURIDAD.PSEG OE1**: Mantener altos niveles de seguridad en la circulación. Seguridad en Circulación; OE2. Asegurar altos niveles de ciberresiliencia. Seguridad en la información-Ciberseguridad; OE3. Mejorar la resiliencia de las infraestructuras e impulsar la seguridad ante acto sin interferencia voluntaria en el sistema ferroviario y las situaciones de emergencia. Seguridad y autoprotección; OE4. Garantizar un entorno laboral seguro y saludable. Prevención de Riesgos Laborales; OE6. Reforzar la protección ambiental. Seguridad Ambiental

2.3.5. Otras áreas de actividad

Principales Hitos:

Servicios Logísticos²⁸

- **Desarrollo Infraestructuras:** disponer de una red de **nodos logísticos en la Red prioritaria de mercancías** (red de Terminales Intermodales y Logísticas interoperables y conectadas, situadas en los Corredores Prioritarios de Mercancías de la Red TEN-T, que integre plenamente el ferrocarril en la cadena de transporte de las empresas del sector.
- Evolución de los **modelos de gestión** de las instalaciones de servicio dedicadas al transporte de mercancías.
- Impulso de la implantación de **servicios de Autopistas Ferroviarias**, de ancho ibérico y estándar, en aquellos corredores prioritarios de mercancías, como el Corredor Atlántico y Corredor Mediterráneo.
- **Documento de gobernanza** del Grupo Técnico de Calidad en Terminales Intermodales y Estratégicas.
- Creación de la **Sociedad Mercantil Estatal Train Port Barcelona, S.A., S.M.E.**, participada al 50% por Adif y el Puerto de Barcelona.

Telecomunicaciones²⁹:

- **Ejecución del despliegue de nuevas redes y sistemas de telecomunicaciones GSMR** que satisfagan las necesidades operativas de Adif.
- **Impulso de medidas para la mejora del mantenimiento, explotación y ciberseguridad** del área de telecomunicaciones.
- **Gestión adecuada la provisión de servicios de telecomunicaciones** al cliente interno y externo.

Energía³⁰

- Actualización de los **Criterios Generales de Mantenimiento Preventivo de las diferentes subespecialidades de Energía:** Línea Aérea de Contacto y Subestaciones eléctricas de tracción, incorporando de forma parcial el uso de la herramienta de Analítica Avanzada del Mantenimiento.
- Continuación con el desarrollo del **Convenio entre Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A y Adif**, para la **progresiva sustitución de los frotadores de cobre por frotadores de carbono en los pantógrafos**, habiendo completado hasta diciembre 2023 todos los vehículos de **Cercanías y Media Distancia**.

Asistencias Técnicas y Colaboraciones Internacionales³¹

- Desarrollo de la actividad internacional en materia de **regulación, estandarización, cooperación y defensa de los intereses** de Adif y del sector ferroviario español.
- **Promoción de la industria ferroviaria** española mediante asistencia a reuniones, foros, eventos, etc., y el apoyo a delegaciones de países interesados en nuestro modelo ferroviario.
- Gestión de la participación de Adif en los **corredores europeos de mercancías Atlántico y Mediterráneo**.

Patrimonio y Urbanismo³²

²⁸ Desarrollo en **PILAR SERVICIO, Objetivo 1 (PSEV-OE1):** Impulsar el transporte multimodal; **PILAR SERVICIO, Objetivo 5 (PSEV-OE5):** Incrementar cuota modal transporte de mercancías; **PILAR SERVICIO, Objetivo 7 (PSEV-OE7):** Aumentar las prestaciones y la calidad de la red

²⁹ Desarrollo en **PILAR SERVICIO, Objetivo 3 (PSEV-OE3).** Maximizar la digitalización y conectividad de la red

³⁰ Desarrollo en **PILAR SOSTENIBILIDAD, Objetivo 1 (PSOS-OE1).** Ser referente en la contribución a la transición energética. Desarrollar una comunidad energética

³¹ Desarrollo en **PILAR ORIENTACIÓN A RESULTADOS, Objetivo 5 (POAR-OE5).** Consolidar la proyección internacional de la Entidad/exportar *know how*

³² Desarrollo en **PILAR ORIENTACIÓN A RESULTADOS, Objetivo 6 (POAR-OE6).** Consolidar alianzas de éxito (presencia de Adif AV en entidades de las que formen parte). Contenido vinculado al **Pilar Servicios, Objetivo 4 (PSEV-OE4)**

- Ejecución del **Proyecto Madrid Nuevo Norte**.
- Elaboración de **Informes Patrimoniales-Urbanísticos**.
- Elaboración de **Informes de reversión**.

Operaciones de integración y Entidades del Grupo Societario³³

Respecto al **“Grupo Societario”**:

- Fomento y promoción de la **constitución de alianzas eficaces en las esferas públicas, público-privada y de la sociedad civil**, aprovechando la experiencia y las estrategias de obtención de recursos de las alianzas.
- **Participación** de Adif en **más de 75 entidades** de carácter muy diverso.

Respecto a las **“Operaciones de Integración”**:

- **Inversión ejecutada acumulada en actuaciones de integración** es de 4.875,42 M€.
- **Establecimiento de alianzas** (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y las diferentes Administraciones Públicas) en las ciudades para potenciar la cohesión social y la vertebración territorial por medio del ferrocarril, coadyuvando en la creación de ciudades más sostenibles.
- **Suscripción de acuerdos, protocolos y convenios** para coordinar actuaciones ferroviarias y urbanísticas necesarias para conseguir la mejor integración del ferrocarril en las ciudades. Los más destacables:
 - Acuerdo de extinción y liquidación del convenio de colaboración para la integración urbana del ferrocarril en la ciudad de Almería, suscrito el 7 de mayo de 2010. (24/05/2023)
 - Convenio para la ejecución y financiación de la segunda fase de la integración del ferrocarril en la ciudad de Almería. (20/07/2023)
 - Protocolo para la integración del ferrocarril en la ciudad de Cartagena (17/03/2023)
 - Adenda al acuerdo de transmisión de activos ferroviarios a Adif y a Adif AV de 12 de noviembre de 2018, correspondientes a las obras de la variante este. plataforma (túnel polígono san Cristóbal), de los accesos a Valladolid e integración urbana de su R. A. F. FASE I (08/02/2023)

Principales riesgos y oportunidades:

Servicios Logísticos

- **Riesgos operativos:** pérdida de calidad del servicio y falta de adaptación de las terminales de mercancías a las nuevas tendencias de transporte y logísticas.
- **Riesgos reputacionales y financieros:** impacto negativo en el uso de las infraestructuras y servicios, y, por tanto, en la cuota de usuarios del transporte ferroviario de mercancías; inadecuada relación con los clientes por falta de eficiencia y capacidad para el desarrollo óptimo de la actividad; pérdida de oportunidad para impulsar la logística ferroviaria de mercancías.

Telecomunicaciones

- **Riesgos operativos:** retraso en el desarrollo y puesta de servicio de las obras de despliegue de redes asociado a compatibilización de trabajos con las condiciones establecidas por Circulación, trámites internos y compatibilización con las empresas contratistas.

Contribución a los ODS:



³³ Desarrollo en **PILAR ORIENTACIÓN A RESULTADOS, Objetivo 6 (POAR- OE6)**. Consolidar alianzas de éxito (presencia de Adif AV en entidades de las que formen parte). Contenido vinculado al **Pilar Servicios, Objetivo 4 (PSEV-OE4)**

- **Riesgos operativos: escasez de recursos para el avance en la digitalización del mantenimiento** (informatización de las instrucciones y actualización de inventario)
- **Riesgos operativos: lentitud en la provisión de servicios** de telecomunicaciones y en la integración de nuevas redes en el sistema de explotación por escasez de recursos.

Energía

- **Incremento de impacto sobre la biodiversidad:** aumento de electrocuciones de aves protegidas en las instalaciones de catenaria.
- **Riesgos financieros y Riesgos operativos** asociados a la falta de suministro de energía.

Asistencias Técnicas y Colaboraciones Internacionales

- **Riesgos reputacionales** por pérdida de oportunidad de defender los intereses de Adif, del sector ferroviario español y de nuestra economía en foros internacionales.
- **Riesgos relacionados con procesos regulatorios o de estandarización** que perjudiquen a Adif.

Operaciones de integración y Entidades del Grupo Societario

- **Riesgos reputacionales:** Pérdida de imagen de la compañía asociada a una mala gestión, falta de responsabilidad y/o transparencia.
- **Comunicación con los GGII:** Complejidad y heterogeneidad de los actores internos y externos y la falta de coordinación y comunicación que pueden ralentizar los procesos e influir en la reputación.

Nuestros compromisos:

Servicios Logísticos

- Promover la **multimodalidad del transporte de mercancías** en colaboración con otros organismos.
- **Impulsar un sistema de transporte ferroviario de mercancías eficiente** poniendo en valor los activos que gestiona
- **Incremento de la cuota modal** del transporte de mercancías (incrementar hasta un 10%)
- **Servicio de Autopistas Ferroviarias:** cambio en las tendencias de movilidad, el transporte de mercancías se enfrenta a retos tales como la multimodalidad o la problemática derivada de los procesos logísticos de entrega urbana (**última milla**).
- **Especial foco en modos alternativos y sostenibles.**

Telecomunicaciones

- **Avance en el despliegue de redes GSMR** asociadas a proyectos de supresión de bloqueos telefónicos, y las financiadas mediante fondos MRR.
- Arranque de la primera **fase de renovación de la red IP Multimedia**.
- Avance en la **ejecución de las obras de renovación de infraestructura de telecomunicaciones** en los diferentes ámbitos territoriales.
- **Avance en los trabajos sobre sistemas de explotación ferroviaria:** comunicaciones en CTCs, detectores de cajas calientes (DCCs) y sistemas de audiograbación.
- **Mejora en los procesos de ingeniería de las redes de fibra óptica y de transmisión de datos.**
- **Optimización de procesos y obtención de recursos** para reducir los tiempos de provisión de servicios de telecomunicaciones.

Energía

- **Nuevo Convenio con Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A** para la sustitución de los frotadores de cobre por frotadores de carbono en los pantógrafos en los trenes de Larga Distancia.
- **Ampliación de la normativa técnica** de la especialidad de energía.
Ejecución del Plan Integral de Telemandos de Energía. Adjudicado el suministro del software base sobre el que se desarrollaran los nuevos sistemas SCADA de telemando a la empresa Schneider Electric.

Asistencias Técnicas y Colaboraciones Internacionales

- Consolidar la **proyección internacional** de la Entidad y del sector ferroviario.
- **Mejora de la cooperación con nuestros países vecinos** para la promoción del transporte ferroviario y el fomento del cambio modal.
- **Presencia proactiva en Instituciones y Organizaciones Internacionales.**

Operaciones de integración y Entidades del Grupo Societario

Respecto al **“Grupo Societario”**:

- Actualización de las **instrucciones internas de control** del Grupo Societario.
- Extinción de **Chartertren**.
- Inicio trámites liquidación **Wendy Rail**.
- Extinción de **Arco Duplo**.
- Desinversión en **Inpasa**.
- Constitución de la **SME Valencia Fuente San Luis** en colaboración con la D. de Servicios Logísticos.
- Negociaciones de compra por Adif y Adif AV de las acciones del resto de socios de **Redalsa**.
- Análisis y **propuesta para la liquidación de algunas sociedades de integración**.

Respecto a las **“Operaciones de Integración”**:

- **Planificación del calendario anual para la celebración de las comisiones técnicas** en el ámbito de las sociedades de integración.
- **Instrumentalización y regularización de los compromisos económicos adquiridos** en los planes de integración de Alicante, Barcelona, Cartagena, Murcia, Valencia y Valladolid.
- **Suscripción del Convenio para la integración del FFCC** en Olabeaga (Bilbao), Cartagena y Gijón.
- **Instrumentalización de los compromisos económicos** para los Planes de integración de Alicante, Barcelona, Cartagena, Murcia, Valencia y Valladolid.

Servicios Logísticos³⁴

En Adif el transporte ferroviario de mercancías se visibiliza como **eje vertebrador de las cadenas logísticas multimodales** a través de iniciativas estratégicas específicas dentro del **Plan Mercancías 30**.

La Entidad pone a disposición de sus clientes (Empresas Ferroviarias, Candidatos, Cargadores, Operadores de Transporte Combinado, y otros agentes de transporte) su red de Terminales de Transporte de Mercancías.

Estas infraestructuras ferroviarias conectadas a una línea (vía), permiten iniciar, complementar o concluir el transporte ferroviario de mercancías mediante la ejecución de una serie de operaciones sobre el tren y sobre la mercancía que transporta, como parte de la cadena de suministro a las que se vincula. (Ver apartado [6.2.1 Gestión de los Servicios Logísticos](#)).

Telecomunicaciones³⁵

La Entidad aporta los sistemas de telecomunicaciones como **base para la digitalización de los procesos de explotación ferroviaria**, en la búsqueda de la mejora continua de los mismos. Durante este ejercicio los principales avances en telecomunicaciones han sido:

- Conclusión de contratación de la mayor parte actuaciones GSMR, avanzando en la construcción de estas redes, y concluyendo una de ellas (tramo Buñol-Utiel) esencial para el cumplimiento de objetivos del PRTR.
- Finalización de la contratación de todos los lotes de renovación de infraestructura de comunicaciones (salvo uno, que se encuentra en avanzado estado) e inicio de la obra en algunos lotes.
- Licitado primera fase de renovación de la red IP Multimedia.
- Implantado en una primera fase una herramienta de analítica avanzada para soporte a la definición de planes de mantenimiento preventivo de 2024.
- Comenzado la ejecución de un proyecto de consultoría para la implantación de medidas de seguridad en el servicio de telefonía móvil corporativa de ADIF.
- Avanzado en la estructuración del plan de tratamiento del riesgo en materia de ciberseguridad.
- Lanzamiento licitación de actuación de implantación de sondas de identificación de activos conectados a la red de telecomunicaciones de ADIF.
- Realizado mejoras en los sistemas de telecomunicaciones del CRC de Barcelona y se ha avanzado en la contratación de medidas de mejora adicionales.

Energía³⁶

Desde el área de Energía se procura el **establecimiento de procedimientos de gobierno interno**, con la participación en los equipos de normativa específica de energía, en la gestión de activos y en la elaboración de documentación técnica de mantenimiento. Asimismo, la participación en representación de Adif como expertos de energía en los diversos grupos de trabajo nacionales

³⁴ Desarrollo en **PILAR SERVICIO, Objetivo 1 (PSEV-OE1)**: Impulsar el transporte multimodal; **PILAR SERVICIO, Objetivo 5 (PSEV-OE5)**: Incrementar cuota modal transporte de mercancías; **PILAR SERVICIO, Objetivo 7 (PSEV-OE7)**: Aumentar las prestaciones y la calidad de la red

³⁵ Desarrollo en **PILAR SERVICIO PSEV-OE3**. Maximizar la digitalización y conectividad de la red (PE2030)

³⁶ Desarrollo en **PILAR SOSTENIBILIDAD PSOS-OE1**. Ser referente en la contribución a la transición energética. Desarrollar una comunidad energética (PE2030)

y europeos que impulsan la normativa ferroviaria armonizada. Durante este ejercicio se han llevado a cabo las siguientes acciones:

- PC Línea de acometida entre SET Iberdrola Gandía y nueva Subestación Gandía Adif
- Proyecto Constructivo de Renovación del Control Distribuido de la Subestación de Tracción de Silla
- Proyecto constructivo de mejora de las protecciones contra choques eléctricos y descargas atmosféricas en la línea aérea de contacto del tramo Lleida – La Plana – Picamoixons – Roda de Barà y La Plana Picamoixons - Reus
- Proyecto constructivo de mejora de las protecciones contra choques eléctricos y descargas atmosféricas en la línea aérea de contacto del tramo Manzanares – Ciudad Real – Puertollano
- Puesta en servicio subestación móvil de Mamorana (nueva variante de Pajares)

Asistencias técnicas y colaboraciones internacionales³⁷

En el ámbito internacional, Adif trabaja en base a la defensa de sus intereses para conseguir rentabilización de su conocimiento y experiencia, mediante la consecución de asistencias técnicas y contratos en mercados exteriores. En este sentido, la Entidad participa en diferentes proyectos internacionales y en el desarrollo de la regulación internacional en materia de seguridad e interoperabilidad, entre otros.

(Ver apartado 8.2. Proyección internacional).

Patrimonio y Urbanismo³⁸

Adif se encarga de la gestión y administración del patrimonio del cual es titular. Siempre en línea con las políticas marcadas por las instituciones competentes, Adif contribuye al desarrollo sostenible del sistema ferroviario y a su integración urbanístico-ferroviaria en las ciudades (en ocasiones a través de Sociedades de Integración).

Hay que destacar la relevancia del Proyecto Madrid Nuevo Norte, que permitirá mejorar la integración urbana de la estación de Madrid Chamartín Clara Campoamor, generando un nuevo parque en su entorno y optimizando la accesibilidad a la misma. También permitirá los diferentes intercambios entre los distintos modos de transporte, convirtiéndose la futura estación en el polo dinamizador de MNN.

(Ver apartado 8.3.1. Patrimonio y Urbanismo).

Operaciones de integración y Entidades del Grupo Societario³⁹

Adif lleva a cabo el control y seguimiento de todas las entidades en las que participa y que conforman su Grupo Societario (sociedades, fundaciones, agrupaciones, asociaciones, etc.) y las tareas de coordinación, control y seguimiento de las operaciones de integración del ferrocarril en las ciudades, en ocasiones gestionadas mediante Sociedades de Integración.

³⁷ Desarrollo en PILAR ORIENTACIÓN A RESULTADOS POAR-OE5. Consolidar la proyección itnal. de la Entidad/expotar know how (PE2030)

³⁸ Desarrollo en PILAR ORIENTACIÓN A RESULTADOS POAR-OE6. Consolidar alianzas de éxito-presencia de Adif AV en entidades de las que formen parte (PE2030)

³⁹ Desarrollo en PILAR ORIENTACIÓN A RESULTADOS POAR-OE6. Consolidar alianzas de éxito-presencia de Adif AV en entidades de las que formen parte (PE2030)

(Ver apartado 8.3.3. Sociedades de integración ferroviaria, y apartado 8.3.4. Grupo Societario).

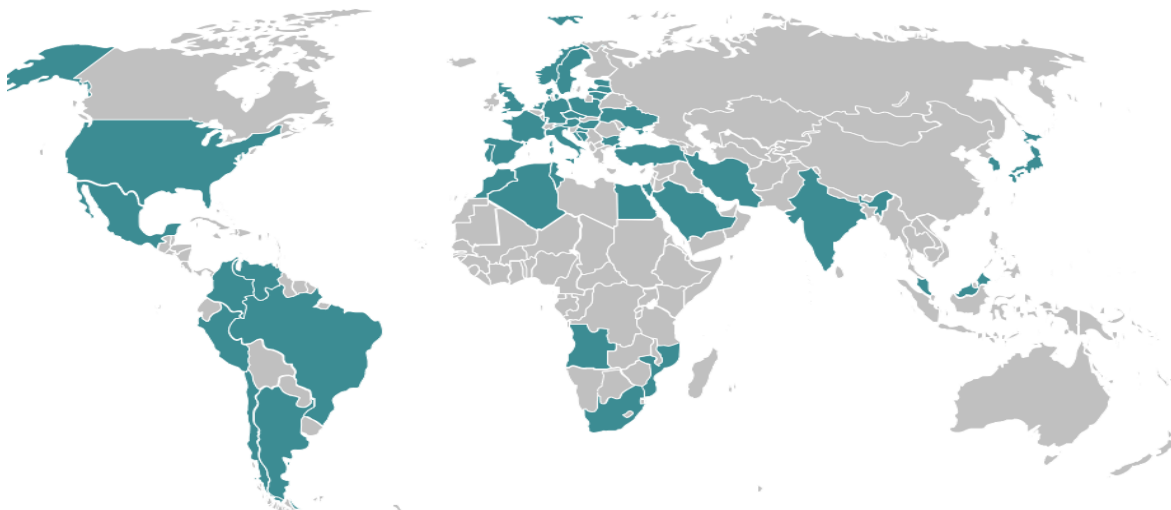
2.3.6. Adif fuera de España

Adif trabaja para fomentar las alianzas y la cooperación internacional y potenciar así el mejor ferrocarril en España, en Europa y en el mundo. A través de la participación en organismos de alcance global facilitamos la transmisión de conocimiento y tener voz propia en la toma de decisiones regulatorias o técnicas. Además, se establecen relaciones comerciales con socios de todo el mundo, promoviendo un modo de transporte limpio y sostenible como es el ferrocarril, y creando además empleo de forma indirecta en España para las empresas.

La participación en organismos internacionales ha facilitado aprender de las mejores prácticas de administradores de infraestructuras del entorno. Desde la Dirección Internacional de la Entidad se contribuye además a la mejora de la imagen de la industria e ingenierías españolas al acoger y recibir a delegaciones internacionales que visitan las instalaciones de Adif, que son un escaparate del conocimiento y excelencia de las empresas españolas.

Actualmente, la entidad lleva a cabo **actividades internacionales en los siguientes países:** Argentina, Australia, Azerbaiyán, Brasil, Canadá, Chequia, Chile, China, Colombia, Corea, Costa Rica, Estados Unidos, El Salvador, Estonia, Filipinas, Francia, India, Israel, Japón, Lituania, Malasia, México, Noruega, Polonia, Portugal, Reino Unido, Senegal, Suiza, Turquía, Ucrania, Uruguay, Vietnam, Zimbabue.

Presencia de Adif en el mundo



Además, las actividades relacionadas con regulación o estandarización han tenido lugar en su mayoría con otros países europeos, o miembros de la UIC.

Adif se centra en fomentar alianzas y acciones de cooperación para potenciar el sector ferroviario en España, Europa y el mundo. Con estas acciones, además de mejorar la competitividad y reputación del sector, contribuimos al desarrollo de una red de transporte europeo más eficiente y menos contaminante participando activamente en la transición del transporte por avión y por carretera

hacia el ferrocarril a través del desarrollo de los Corredores Europeos de Mercancías Atlántico y Mediterráneo

Las **principales actuaciones y novedades** que se han llevado a cabo a lo largo del año son las siguientes:

- Organización de la EU Rail IMs Connecting Days en Madrid en la que participaron más de 80 delegados, en la que se realizaron reuniones de alto nivel con representantes de la Comisión Europea, organismos europeos y em presas.
- Participación en organización de la Feria RailLive 2023 en Madrid, uno de los mayores escaparates comerciales del ferrocarril en Europa. Adif y Adif AV participaron en la organización, y en el desarrollo de diversas ponencias y presencia comercial.
- Contribución a las Asambleas Generales y reuniones periódicas de organismos como la RNE, UIC, EIM o Prime.
- Realización de asistencias técnicas y operativas a otros gestores de infraestructuras, así como asesoramiento en el desarrollo de sus proyectos.
- Organización de planes de formación y planes de capacitación técnica a expertos de otros países.
- Coordinación de la participación de Adif en los Corredores Europeos de Mercancías Atlántico y Mediterráneo
- Recepción de delegaciones internacionales: Vietnam, Brasil, Estonia, Polonia, Azerbaiyán, entre otros.

Las principales **asociaciones y organizaciones internacionales** de las que Adif forma parte son: **EIM** (*European Infrastructure Managers*), **UIC** (*Unión Internacional de Ferrocarriles*), **RNE** (*RailNetEurope*) y la Plataforma **PRIME** de gestores de infraestructura ferroviaria.

Además, Adif participa en varias **Agrupaciones Europeas de Interés Económico** (AEIEs), tales como TGC Pirineos con Francia, AVEP con Portugal, Vitoria Dax con Francia, además de los **Corredores ferroviarios de mercancías Mediterráneo y Atlántico** con varios países europeos. En todas ellas se debaten medidas para mejorar las conexiones transfronterizas ligados a Corredores ferroviarios internacionales y Redes Transeuropeas de transporte (RTE-T).


(Ver apartado 8.2. Proyección internacional)

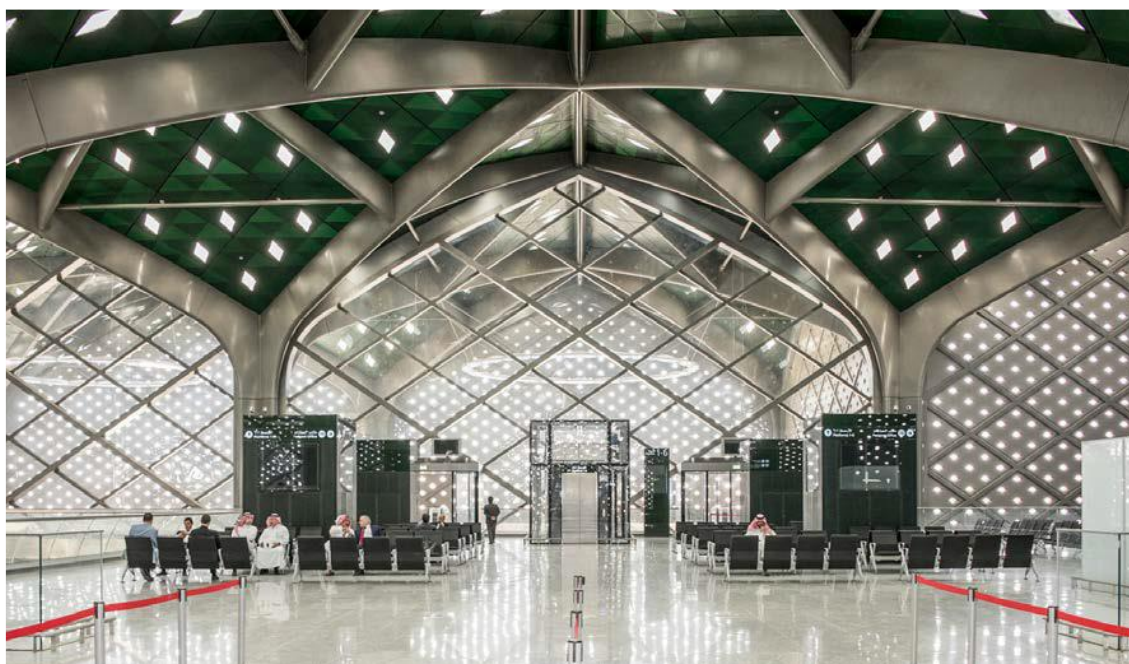
Adif favorece el desarrollo y transmisión del conocimiento y la innovación a través de oportunidades comerciales, alianzas y acciones de cooperación que faciliten el intercambio del *Know-how* dentro el sector.

Proyecto Haramain La Meca-Medina (Arabia Saudí)

Principales Hitos:

- **Primer año en el que se han operado las sesiones de *Ramadam* y *Haji***, tras el COVID. Se han implantado medidas especiales para la gestión de la gran afluencia de viajeros en las estaciones.
- **Número de pasajeros** en el ejercicio alcanzando **casi los 7 millones**.

<ul style="list-style-type: none"> • Licitación y adjudicación de los contratos de limpieza y mantenimiento de estaciones (Makkah, Jeddah, KAEC y Madinah) por un importe total de 58MM€, que permite disponer de un subcontratista hasta la finalización de la primera fase del contrato. 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> • Riesgo económico y reputacional: evolución de la comercialización de los espacios comerciales en las estaciones. • Riesgos operativos: incumplimiento de la puntualidad e incidencias en el servicio. • Riesgo reputacional: inicio de una fase de negociación para el cambio de la relación contractual entre el Consorcio y el Gobierno. 	Contribución a los ODS: 
Nuestros compromisos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de iniciativas para la reducción del consumo energético mediante la disminución de la iluminación (reducción del consumo de más de 400.000 kw/h) y el uso del sistema de climatización. 		



Arabia Saudí puso en marcha la construcción, con financiación pública, de una línea ferroviaria de alta velocidad de 449 km entre las ciudades de La Meca y Medina (la llamada Haramain *High Speed Rail* - HHR), de tráfico exclusivo de viajeros, incluyendo cinco estaciones (La Meca, Jeddah, KAIA, KAEC y Medina). El proyecto consiste en el diseño, construcción y puesta en servicio de la infraestructura los sistemas y el material rodante, y en la operación y el mantenimiento del ferrocarril.

El contrato de la fase 2 del proyecto fue adjudicado por el cliente el 14 de enero de 2012 al Consorcio *Al-Shoula*, formado por 14 empresas (2 saudíes y 12 españolas).

Adif, durante la fase de construcción ha tenido entre sus cometidos la coordinación de la construcción, pruebas y puesta en servicio de la línea. Durante la fase de operación, es responsable de la gestión de la circulación, de la explotación técnica y comercial de las estaciones y, junto con INECO, de la asistencia técnica del mantenimiento de la infraestructura. Para abordar sus cometidos, Adif constituyó en Arabia una sucursal (ADIF-KSA), radicada, al igual que las filiales y sucursales del resto de empresas españolas del Consorcio, en la ciudad de Jeddah.

Esta operación se inició el 11 de octubre de 2018 y se vio interrumpida entre el 29 de septiembre y diciembre de 2019 debido al incendio producido en la cubierta de la estación de Jeddah que estaba terminando los trabajos de construcción por parte de empresas ajenas al Consorcio Español al que pertenece Adif. Tras un reajuste con el Cliente de los términos del acuerdo que estaban en vigor antes del evento, se reanudó el servicio comercial el 11 de diciembre de 2019, tras la construcción por el Consorcio de un *by-pass*, que evita el paso por la estación afectada, y la introducción de nuevos activos como el ramal del aeropuerto que permitieron servicios comerciales con velocidades máximas de 300 km/h. Esta extensión de la operación se previó hasta abril de 2020 y suponía que las empresas del Consorcio perciban 83,3 millones de SAR mensuales.

Sin embargo, con motivo de la pandemia COVID-19, el gobierno saudí estableció restricciones a la movilidad entre las que se encontraban la suspensión del servicio comercial en la línea Haramain desde el 20 de marzo de 2020. Estas limitaciones se fueron extendiendo en el tiempo sin un horizonte claro debido a la propia evolución de la pandemia. A pesar de las limitaciones impuestas con motivo del COVID-19 se continuó trabajando en la finalización de los trabajos de infraestructura, lo que permitió empezar la operación comercial el 31 de marzo de 2021, con la excepción de la estación de Jeddah que se mantenía en una operación parcial por dos vías.

Desde el 31 de marzo de 2021 Adif ha venido realizando las actividades que le son de aplicación, tales como la gestión del tráfico ferroviario, gestión del mantenimiento y operación de locales comerciales y mantenimiento de las estaciones de viajeros.

En septiembre de 2022 y tras la finalización de los trabajos por el contratista de Fase 1, se comenzó con la operación completa de la estación de Jeddah.

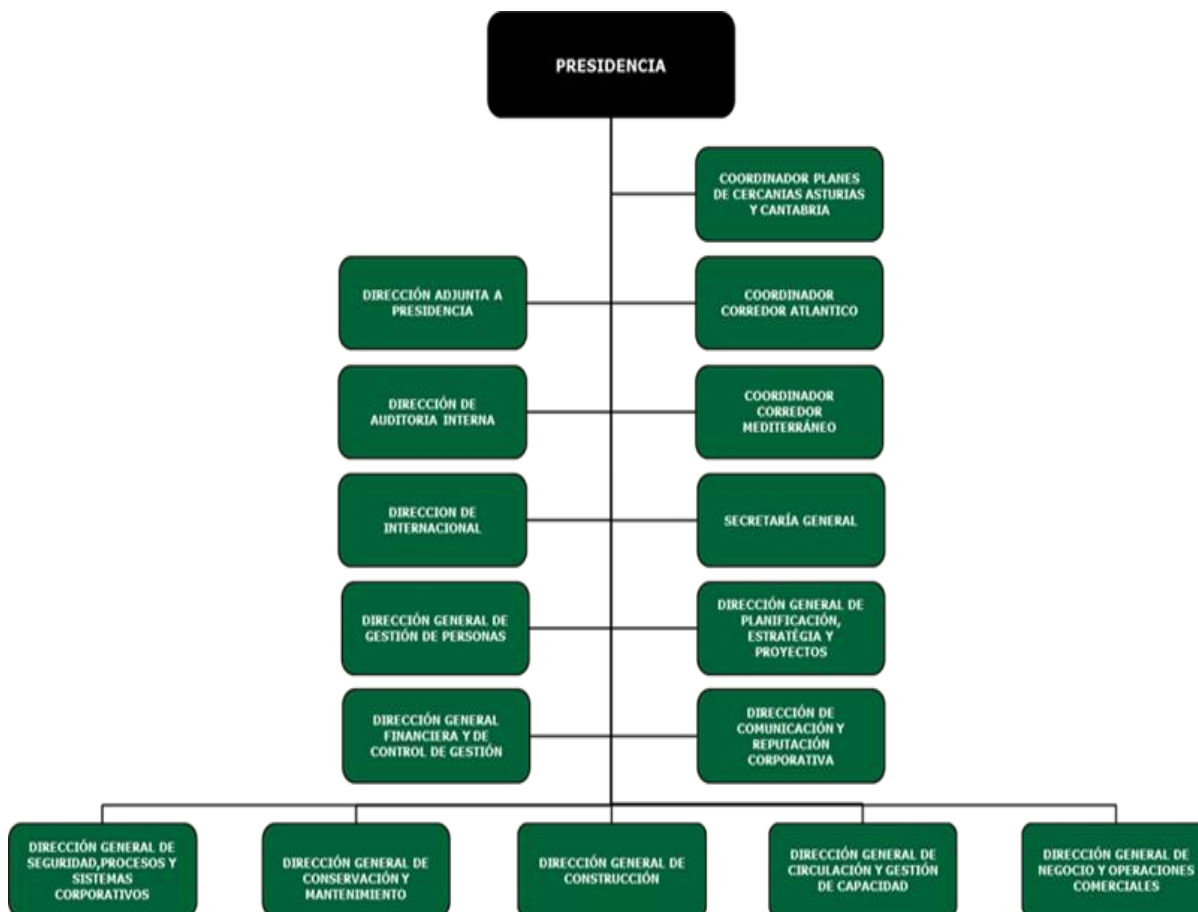
Durante el año 2023 se ha completado la segunda fase de comercialización en las estaciones, dando paso a una comercialización directa que pretenden alcanzar durante el 2024 un porcentaje de comercialización cercano al objetivo al comienzo del proyecto, con la excepción de la estación de KAEC que tiene un número de viajeros muy lejos de los previstos en la fase de diseño.

El número de viajeros se acercará a los 7 millones anuales, con dos picos en las temporadas de *Ramadam* y *Hajj* donde se establecen medidas especiales para la gestión de grandes grupos de peregrinos.

En la actualidad el Consorcio se encuentra en una fase de negociación en relación con el cumplimiento del contrato cuyo objeto sería el cambio de la gobernanza del Consorcio llegando a poder cambiarse la organización de este. Esta fase de negociación, si es que llega a completarse, lo haría a lo largo del año 2024.

2.4. Estructura organizativa de Adif

El organigrama que se recoge a continuación muestra la estructura organizativa de Adif para el ejercicio 2023, a fecha de diciembre de dicho año:




2.5. Gobernanza, transparencia y gestión de riesgos

Durante 2023 se ha continuado en mejorar la asistencia en la presentación de solicitudes, quejas y sugerencias o reclamaciones de las partes interesadas por medios electrónicos, mediante la actualización de procedimientos y sistemas electrónicos para su tramitación asegurando así una mejora de la comunicación en sus relaciones con Adif (Sede electrónica de Adif).

2.5.1. Órganos de gobierno y de gestión interna

Principales Hitos:

- Implantación de **nuevos procedimientos administrativos** a través de la Sede electrónica de Adif, permitiendo la integración de servicios electrónicos.
- Dentro del **Plan de Transformación Digital** de la Admón. General del Estado y de sus organismos y entidades dependientes, se han incluido en la Sede Electrónica de Adif dos nuevos procedimientos administrativos (**autorización de actuaciones de terceros en zonas de afección ferroviaria, y reclamaciones de responsabilidad patrimonial**).

<ul style="list-style-type: none"> • Avance en la implantación de la herramienta GT-M, que permite la tramitación interna electrónica de todos los procedimientos habilitados en la Sede Electrónica y la práctica de las notificaciones electrónicas; ampliación del número de puestos de trabajo que utilizan la herramienta de tramitación GT-M, con más de 800 gestores que han sido formados. • Actualización del reporte de Taxonomía Ambiental en cuanto a la elegibilidad y alineamiento, referido a la actividad 6.14 “Infraestructura para el transporte ferroviario” en calidad de actividad facilitadora de acuerdo con el artículo 10, apartado 1, letra i), del Reglamento (UE) 2020/852 (ver Anexo 3. Taxonomía Europea). • Verificación externa por tercero independiente del reporte de sostenibilidad (aseguramiento limitado), AENOR, en aras de la fiabilidad, seguridad y veracidad de la información ESG aportada. • Fomento de una cultura de reporte, a través de la formación y concienciación de la organización en materias ASG (Forética y Pacto Mundial de Naciones Unidas). • Presentación de la Comunicación de Progreso (CoP) de Pacto Mundial de Naciones Unidas en plataforma digital de la asociación para comparabilidad del sector sobre la información relevante reportada en el Informe de sostenibilidad, que proporcione una visión general de la acción y el desempeño corporativo en relación con los Diez Principios del Pacto Mundial de NNUU y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). https://cop-report.unqlobalcompact.org/COPViewer/2023?responseld=R_8mDvlhauukD4zAn 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> • Pérdida de la trazabilidad de la información ASG ante la ausencia de un SCIINF. • Riesgo de incumplimiento de la nueva normativa europea en materia de Sostenibilidad (Directiva CSRD, Directiva de Debida Diligencia, etc.), y pérdida de confianza de los Grupos de Interés. 	Contribución a los ODS: 
Nuestros compromisos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de una nueva herramienta de gestión integral del expediente electrónico y tramitación por medios electrónicos de los Procedimientos Administrativos implementados mediante tecnología “<i>Low Code</i>”. • Aprobación de una Política de Sostenibilidad de Adif y Adif AV y de un Comité de Sostenibilidad que vele por el cumplimiento de esa Política. • Preparación licitación para el desarrollo de un Sistema de Control Interno de Información No Financiera (SCIINF) para mejorar la fiabilidad y trazabilidad de la información en los futuros informes de sostenibilidad, basado en el método COSO ESG. • Desarrollo de una plataforma/herramienta tecnológica ESG para la recogida de datos sistematizada, tratamiento automatizado y con funcionalidad analítica para la mejora en la toma de decisiones por el Comité de Sostenibilidad. • Elaboración del Informe de evaluación del impacto financiero derivados de los riesgos climáticos físicos y de transición, cumpliendo con la obligación impuesta por requisito normativo (art 32.5 de la ley 7/2021 del clima y transición energética). • Verificación externa por tercero independiente del reporte de sostenibilidad (aseguramiento limitado), AENOR, en aras de la fiabilidad, seguridad y veracidad de la información ESG aportada. 		

Adif está configurado como un organismo público adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, con base en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. Goza de personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio. Asimismo, se ve sujeto a otras normas, en

concreto en lo relativo a contratación, Adif se rige por legislación vigente aplicable a las administraciones públicas sobre contratos del sector público para los contratos de obras de construcción o modificación de infraestructuras ferroviaria, con excepción de las obras de mantenimiento, señalización y electrificación. En materia de patrimonio, está regida por la Ley del Patrimonio de las Administraciones Públicas.⁴⁰

El **Consejo de Administración** es el máximo órgano de gobierno de Adif y, por tanto, tiene las más amplias facultades para la administración y gestión de la Entidad. Además, tiene las competencias para determinar su estructura; fijar las normas de funcionamiento del Consejo; aprobar los presupuestos anuales, las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión y autorizar las operaciones de crédito y otras de endeudamiento.

La Entidad cuenta con **otros órganos colegiados extraestatutarios** creados por el Consejo de Administración. Estos órganos son: Comisión de Auditoría, y Comité de Ética y Cumplimiento. Asimismo, existen otros órganos de deliberación y asesoramiento de la Presidencia de la Entidad como son el Comité de Dirección y el Comité de Contratación.

De los 11 miembros del Consejo de Administración de Adif, 4 son mujeres, lo que representa el 36,36%. El 45% del Consejo de Administración está compuesto por consejeros independientes

Consejo de Administración

El funcionamiento del Consejo de Administración está regulado según lo establecido en el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Adif, disponible desde la página web www.adif.es y por las Normas Generales de Funcionamiento Interno del Consejo de Administración de la Entidad, y por lo dispuesto en la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público para los órganos colegiados.

El Estatuto de Adif establece que el Consejo de Administración debe estar formado por un presidente o presidenta (que a su vez desempeña la presidencia de Adif AV) y por un mínimo de nueve y un máximo de diez consejeros, cuyo nombramiento y cese corresponde al Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible. Además, el propio consejo nombrará a un secretario que tendrá voz en las reuniones, pero no tendrá derecho a voto, salvo que tenga condición de vocal⁴¹.

A 31 de diciembre de 2023, el Consejo de Administración **se reunió en 12 ocasiones** (11 sesiones ordinarias y una sesión extraordinaria), y estaba formado por once miembros: el Presidente, el Secretario del Consejo y nueve vocales.⁴²

Hechos relevantes: Mediante Real Decreto 1049/2023, de 7 de diciembre de 2023, fue nombrado Presidente de la E.P.E. Adif, D. Ángel Contreras Marín, sustituyendo a la anterior presidenta D^a. María Luisa Domínguez González. Según lo dispuesto en el artículo 23.1 del Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Adif Alta Velocidad, será Presidente de la Entidad y de su Consejo de

⁴⁰ Contenido vinculado al indicador **2-9**: Estructura de gobernanza y composición

⁴¹ Contenido vinculado al indicador **2-10**: Designación y selección del máximo órgano de gobierno

⁴² Contenido vinculado al indicador **2-11**: Presidente del máximo órgano de gobierno

Administración quien reúna la condición de Presidente de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif).

El actual Presidente cuenta con más de 23 años de carrera profesional dedicada al transporte ferroviario, donde ha participado en todos los procesos involucrados en la ejecución y mantenimiento de infraestructuras. Desde 2018 dirige la DG. de Conservación y Mantenimiento de Adif, destacando sus acciones para la ejecución de los fondos de Recuperación y Resiliencia, el lanzamiento de la renovación integral de la primera Línea de Alta Velocidad, así como la gestión de mantenimiento de la red ferroviaria durante la crisis de la Covid-19, entre otras.

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE ADIF 2023



Dicho Consejo tiene asignadas las siguientes **funciones principales**:

- Determinar la estructura de la Entidad y las directrices para la modificación de la plantilla y sus condiciones retributivas básicas.
- Establecer las normas de funcionamiento y de adopción de acuerdos del propio Consejo.
- Aprobar los presupuestos anuales de explotación y capital, el programa de actuación plurianual y elevarlos al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
- Aprobar las Cuentas Anuales, el Informe de Gestión (incluye el Estado de la Información No Financiera) y la propuesta de aplicación del resultado.
- Autorizar las operaciones de crédito y demás operaciones de endeudamiento.
- Actuar como órgano de contratación en contratos con presupuesto de licitación superior a 6 M€.

Con respecto a la **delegación de voto** los vocales que excusen su asistencia a las sesiones del Consejo o de las Comisiones Delegadas, podrán delegar su voto en el Presidente u otro miembro de ambos órganos, siendo efectiva la delegación para todos los asuntos incluidos en el orden del día, salvo especificación expresa. Los **acuerdos** del Consejo de Administración se adoptarán por mayoría absoluta de votos de sus miembros presentes o representados. El Presidente es el encargado de deshacer los empates.

En cuanto a la **retribución**, el Presidente y el Secretario del Consejo de Administración no perciben remuneración alguna por su asistencia a las sesiones. Según lo dispuesto en la Resolución de la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos del 12 de marzo de 2022, se autoriza el abono de indemnizaciones en concepto de asistencias a los miembros del Consejo de Administración, siendo la cuantía máxima 11.523,27 €/año, para un total de 11 sesiones. La cantidad se reducirá proporcionalmente cuando el número de sesiones sea inferior a once.

Los miembros del Consejo de Administración, a excepción del Presidente y del Secretario, recibirán el correspondiente abono de dietas en concepto de asistencia a las sesiones

A continuación, se establece **comparativa de la remuneración media de los consejeros** por sexo:

Remuneraciones medias de consejeros (€)

	2021	2022	2023
Hombres	10.592,10	8.380,56	10.999,49
Mujeres	7.071,10	10.213,81	8.904,35

Otros órganos de gestión interna

Comisión de Auditoría

Ejerce funciones de supervisión de la información económico-financiera, de la eficacia del control interno de la entidad, de la actividad de auditoría interna y de los sistemas de gestión de riesgos, analizando con la Intervención Delegada de la IGAE las debilidades significativas del sistema de control interno detectadas en el desarrollo de su auditoría e informa al Consejo de Administración de sus actuaciones y de aquellas cuestiones relevantes que el mismo estime debe conocer. Con fecha 28 de marzo de 2019, se aprobó el Estatuto de Auditoría interna.

Sus miembros son nombrados por el Consejo de Administración para un periodo de 4 años y sin perjuicio de su posible reelección.

En 2023, la Comisión de Auditoría de Adif se ha **reunido en (1) ocasión**. Está integrada por cuatro miembros (3 vocales + 1 Secretario). Los tres

vocales son Consejeros no ejecutivos, de los cuales 2 son consejeros independientes. **(25% Mujeres)**.

2 consejeros independientes; 3 consejeros no ejecutivos.

Comité de Dirección

El Comité de Dirección funciona como un órgano extraestatutario de deliberación y asesoramiento de la Presidencia. Le corresponden las siguientes funciones:

- Asesorar al Presidente acerca de asuntos de su competencia.
- Asesorar al Presidente acerca de asuntos del Consejo de Administración que deban ser puestos en su conocimiento o aprobados por el.
- Deliberar sobre otros asuntos de Adif que por iniciativa del Presidente o a propuesta de los miembros que componen el Comité de Dirección, se decidan incluir en el orden del día.

En 2023 el Comité de Dirección de Adif se ha **reunido en 32 ocasiones**. Está integrado por 12 miembros **(25% Mujeres)**.

N.A. consejeros independientes; N.A. consejeros no ejecutivos.

Comité de Contratación

El Comité de Contratación funciona como un órgano extraestatutario de deliberación y asesoramiento de la Presidencia. Le corresponden las siguientes funciones:

- Asesorar al Presidente en asuntos relativos a la Contratación que sean competencia de éste, por atribución directa o por delegación del Consejo, así como aquellos cuya competencia corresponda al Consejo de Administración y que han de ser sometidos a aprobación o conocimiento de este por el Presidente.
- Deliberar cualquier otro asunto concerniente a la Contratación de la Entidad

En 2023 el Comité de Contratación de Adif se ha **reunido en 32 ocasiones**. Está integrado por 5 miembros **(0% Mujeres)**.

N.A. consejeros independientes; N.A. consejeros no ejecutivos.

Comité de Riesgos

El Comité de Riesgos es el Órgano principal sobre el que se articula el desarrollo de la función de Gestión Integral del Riesgos de la Empresa. Conforme se establece en la Política GIR, entre sus responsabilidades destacan:

- Elaboración y actualización, al menos con carácter anual y siempre que se determine su necesidad, del Mapa de Riesgos de la Entidad
- Seguimiento de los riesgos ya identificados, sus controles, indicadores y planes de acción, a lo largo del ejercicio con la periodicidad requerida
- Aprobar las políticas específicas, que procedan, que se desarrollen en materia de gestión de riesgos

- Determinar y revisar el perfil de riesgo objetivo de la compañía, garantizando su alineamiento con la estrategia de la Entidad
- Informar al Comité de Dirección, elevando para su aprobación aquellas propuestas necesarias para el correcto desarrollo de la función de riesgos

En 2023 el Comité de Riesgos de Adif se ha **reunido en 4 ocasiones**. Está integrado por 34 miembros (**38,23% Mujeres**).

N.A. **consejeros independientes**; N.A. **consejeros no ejecutivos**.

Comité del Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF)

De acuerdo con las Normas de funcionamiento aprobadas por dicho Comité, le corresponden entre otras las siguientes funciones:

- Aprobar el alcance del Sistema, es decir, de los procesos clave recogidos en el mismo
- Revisar todos los procesos del SCIIF y su validación
- Elaborar los informes de seguimiento anual del SCIIF
- Analizar la supervisión del SCIIF realizada por la Dirección de Auditoría Interna
- Propuesta de auditoría externa del SCIIF, en su caso

En 2023 el Comité del Sistema de Control Interno de la Información Financiera de Adif AV se ha **reunido en 2 ocasiones**. Está integrado por 14 miembros (**33% Mujeres**).

N.A. **consejeros independientes**; N.A. **consejeros no ejecutivos**.

Comité de Ética y Cumplimiento

Órgano encargado de velar, en última instancia, por el cumplimiento del Código Ético y de Conducta. Sus funciones son:

- Evaluación del cumplimiento del Código Ético y de Conducta de ADIF y de sus instrumentos de desarrollo e informar periódicamente al Consejo de Administración sobre el funcionamiento y cumplimiento del mismo.
- Supervisión del mecanismo que permite tanto a empleados como a terceros comunicar incumplimientos del Código Ético y de Conducta, así como irregularidades de potencial transcendencia.
- Instruir las consultas y denuncias sobre presuntos incumplimientos del Código Ético de ADIF relacionadas con el Área de Cumplimiento Normativo y aquellas de especial complejidad a petición del Área de Cumplimiento Normativo.
- Propuesta de modificaciones en el Código Ético que permitan su mejora y la adaptación a nuevas circunstancias y realidades.
- Propuesta de medidas para fomentar la difusión y cumplimiento del Código.
- Revisión de las políticas de Cumplimiento Normativo.
- Aprobación de la Autoevaluación de Fraude en Fondos Comunitarios y el Informe Resumen.

En 2023 el Comité de Ética y Cumplimiento de Adif se ha **reunido en 3 ocasiones**. Está integrado por 6 miembros (**0% Mujeres**).

N.A. **consejeros independientes**; N.A. **consejeros no ejecutivos**.

2.5.2. Incorporación de la ASG en la Gobernanza de Adif.

Remuneraciones del Comité de Dirección asociada a criterios ESG.


Las acciones llevadas a cabo por la Entidad en relación con la integración de la ESG en la Gobernanza, Adif tiene definida una serie de criterios y objetivos que influyen sobre la percepción monetaria que perciben los miembros del Comité de Dirección. Estos criterios están asociados al cumplimiento de objetivos incluidos dentro del Plan Estratégico 2030, Pilar de Sostenibilidad (ver apartado 3.5. Plan estratégico 2030 y los ODS) relativos a:

- **OE1.** Ser referente en la contribución a la transición energética – Desarrollar una comunidad energética: Sobre la mejora de la eficiencia energética y reducción de emisiones GEI.
- **OE5.** Generar un impacto social positivo en favor de la cohesión e inclusión social.
- **OE6.** Alcanzar nuevas líneas de ingresos a través de las oportunidades de la transición energética – contribuir al desarrollo de finanzas sostenibles.

Para la valoración del cumplimiento de los objetivos y, por tanto, de la cantidad de la remuneración variable percibida, se analiza el grado de cumplimiento de los objetivos establecidos en el PE2030 de la empresa y el grado de cumplimiento de los objetivos de sostenibilidad establecidos en cada área. En estos objetivos se ponderan a su vez la importancia relativa de cada una de las acciones llevadas a cabo en cada uno de los objetivos.

En 2023 entre el 6% y el 24% de la retribución variable de los miembros del Comité de Dirección está sujeta al cumplimiento de objetivos ESG

2.5.3. Ética y transparencia

Principales Hitos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Obtención de la certificación ISO 37001 sobre los Sistemas de Gestión Antisoborno por AENOR. • Aprobación del Manual del Sistema de Gestión de Cumplimiento Normativo y Antisoborno (SGCN). • Actualización de la Política Corporativa de Lucha contra el fraude, el soborno y la corrupción. 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> • Riesgo de fraude, soborno o conflicto de interés en Fondos Europeos (MRR – Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia). • Prácticas anticompetitivas (vulneración del derecho de competencia). 	Contribución a los ODS:
		

Nuestros compromisos:

- **Aprobación del Plan de actividades del área de Cumplimiento normativo** por la Comisión de Auditoría en 2024.

La correcta gestión de la Entidad en materia de ética y *compliance* se asegura a través de la promoción de una cultura ética por la mejora y aplicación del Sistema de Gestión de Cumplimiento Normativo y Antisoborno; junto a una lucha activa contra el fraude, la corrupción y los conflictos de interés

En el presente capítulo se realiza una breve descripción sobre cómo Adif gestiona la corrupción, el soborno, la lucha contra el fraude y la protección de los Derechos Humanos en sus actividades.



Prevenir la corrupción y el soborno

Valores, principios, estándares y normas de conducta

Adif cuenta desde 2009 con un **Código Ético y de Conducta** aprobado por el Consejo de Administración, cuya revisión y actualización se formalizó en marzo de 2015, teniendo en cuenta los cambios normativos en materia de responsabilidad penal y los principios que inspiran la Ley 19/2013 de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno. En 2019, y dentro del proceso de mejora continua, se implementó la revisión y actualización del Modelo Ético de Adif, revisando el Código Ético y de Conducta y aprobando una serie de políticas y procedimientos.⁴³

Mediante este conjunto de políticas y procedimientos, se establecen las pautas esperables de comportamiento íntegro, responsable y transparente de todo el personal, en el desempeño cotidiano de sus labores y en sus relaciones profesionales.

En 2023 se han formado 1.265⁴⁴ empleados en materia de ética

El Código Ético, que fue incluido en la cláusula 12ª del I Convenio Colectivo de Adif y Adif AV, está publicado tanto en la intranet de Adif como de forma pública en su página web, encontrándose la Dirección y Sindicatos adheridos al mismo. La Entidad imparte formación a sus

⁴³ Contenido vinculado al indicador 2-24: Incorporación de los compromisos y políticas

⁴⁴ 975 Hombres y 290 Mujeres

empleados a través de la realización de un curso sobre gestión ética cuya realización es obligatoria para todos.

De esta forma, Adif garantiza que todos sus empleados lo conozcan y actúen de acuerdo con sus principios. Este texto recoge los valores y principios éticos de la empresa, con el objetivo de formalizar las pautas éticas esperables que se derivan de los mismos y que se aplican a todas las personas que pertenecen a ella o a sus órganos de gobierno, así como a todos los terceros que tengan relación con la misma.

El Código recoge los siguientes **compromisos**:

- Cumplimiento de la legislación
- Seguridad en las infraestructuras
- Buen uso de los recursos públicos
- Profesionalidad e integridad
- Lucha contra el fraude
- Buen uso de la información
- Trato digno y respetuoso a las personas
- Trato igualitario a clientes y proveedores
- Salvaguarda de la seguridad y la salud
- Respeto al medio ambiente y al patrimonio cultural
- Salvaguarda de la reputación de Adif

El **Comité de Ética y Cumplimiento** es el órgano encargado de velar, en última instancia, por el cumplimiento del Código Ético y de Conducta. *(Más detalle de las funciones y composición del Comité de Ética y Cumplimiento en el apartado 2.4.1. Órganos de Gobierno y de gestión interna)*

Adicionalmente, en 2023 se actualizó la **Política Corporativa de Lucha contra el fraude, la corrupción y el soborno**, la cual se aprobó por el Consejo de Administración en octubre del pasado año.

Canal ético

El Canal Ético actúa como canal para la recepción y atención de incumplimientos potenciales del Código Ético y de Conducta. A través de él se admiten denuncias enviadas tanto por el personal de Adif a través de la Intranet, como de terceros a través de la página web. Las denuncias podrán ser anónimas siempre y cuando se acompañen de pruebas o indicios que justifiquen el inicio de una investigación. Durante el procedimiento de comunicación y gestión de las notificaciones realizadas a través del Canal Ético, quedan garantizados los siguientes compromisos:

- Confidencialidad de los datos personales y la información recibida a través del Canal Ético
- Compromiso de que no existirán represalias sobre cualquier persona que realice de buena fe su comunicación
- Salvaguarda de la intimidad y presunción de inocencia de todos aquellos profesionales que sean objeto de una investigación

Mecanismos de asesoramiento y comunicación:

- Canal ético.
- Buzón de Cumplimiento normativo para atender dudas y asesoramiento.
- Área de Cumplimiento normativo.
- Política de protección al informante de irregularidades

En 2023 se han realizado un 38% más de visitas al canal ético externo de Adif (3.937 en 2022), recibándose 23 notificaciones (20 en 2022) relacionadas con presuntos incumplimientos del Código Ético

La Entidad dispone de un **Procedimiento de Gestión del Canal Ético**, donde se implementa la herramienta para la notificación de conductas contrarias al código ético. Este procedimiento cumple con la Ley 2/2023 en relación con los mecanismos de denuncia, sistema interno de información, y estipula al área responsable de la investigación, plazo y resolución por el Comité de Ética y Cumplimiento.

Asimismo, se dispone de una **Política de Protección al Informante de Irregularidades** donde se implementan las medidas de protección, como el asesoramiento, ayuda psicológica, cambio de puesto dentro de la organización, confidencialidad, entre otros aspectos.

Principales políticas corporativas

- Política de Calidad de Adif y Adif AV
- Política Ambiental de Adif y Adif AV
- Política Prevención de Riesgos Laborales de Adif y Adif AV
- Política I+D+i de Adif y Adif-A
- Política de Seguridad de la Información de Adif y Adif AV
- Código Ético de Adif
- Directriz para la Política y Gestión de la Seguridad en la Circulación Ferroviaria en Adif y Adif AV
- Política de Gestión Integral de Riesgos de Adif
- Política de Corporativa de Lucha contra el Fraude la Corrupción y el Soborno de Adif y Adif AV
- Política de Conflictos de Intereses Adif y Adif AV
- Política de Accesibilidad Universal (Adif Acerca)
- Política de Uso de Medios Tecnológicos
- Política de Seguridad Patrimonial de Adif y Adif AV
- Política de Protección al Informante de Irregularidades
- Directriz política, marco normativo y gestión de seguridad de la información
- Política de Cultura Justa
- Política de Gestión de Activos de Adif y Adif AV
- Política de Atenciones y Regalos
- Política de Sostenibilidad de Adif y Adif AV en tramitación

Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno

En el marco de la orientación estratégica de Adif y del compromiso de creación de valor para la sociedad y con la finalidad de desarrollar un modelo de gobierno y gestión que afiance como una Entidad Pública bien gestionada y gobernada bajo los principios de ética y transparencia, se establece una **Política Corporativa de Lucha contra el Fraude**. Esta Política se aplica a todos los miembros del Consejo de Administración, de la Alta Dirección y en general, sin excepción y cualquiera que sea su cargo, responsabilidad, ocupación o ubicación geográfica, a todos los empleados de Adif.

Adif se compromete a adoptar una política de **tolerancia cero ante el fraude** por lo que establece algunas obligaciones con este fin:

- Compromiso de comunicar cualquier indicio de fraude por las vías habilitadas para ello.
- Impulso de una cultura que ejerza un efecto disuasorio para cualquier tipo de actividad fraudulenta.

- Transmisión de información fiable a la sociedad, para formar una imagen fiel de las actividades, estrategia y desempeño económico, social y ambiental de Adif.
- Rechazo de conductas engañosas, fraudulentas o maliciosas que lleven a Adif a obtener ventajas indebidas o desleales.

La Entidad cuenta con las siguientes **políticas y procedimientos en relación con la prevención del fraude, corrupción y el soborno**:

- Código Ético y de Conducta
- Manual del Sistema de Gestión de Cumplimiento Normativo y Antisoborno
- Reglamento del Comité de Ética y Cumplimiento y Estatuto de Actividad de cumplimiento normativo
- Procedimiento de Gestión del Canal Ético
- Política de Conflicto de Interés
- Procedimiento de Gestión de Conflictos de Interés
- Declaración institucional de lucha contra el fraude
- Política Corporativa de Lucha contra el fraude, el soborno y la corrupción
- Procedimiento de Prevención, detección y gestión del fraude
- Procedimiento de Gestión del Riesgo de fraude en Fondos Europeos
- Política de Atenciones y Regalos
- Política de uso de medios tecnológicos
- Política de protección al denunciante

El objetivo es disponer de medidas de prevención, detección y corrección frente al fraude, la corrupción, el soborno, el conflicto de interés, y en general cualquier practica contraria al Código Ético y de Conducta de la Entidad, así como establecer el alcance, contexto, personal expuesto, responsabilidades, etc.

Hay que destacar, la realización anual de la **autoevaluación del riesgo de fraude**.

En cuanto al **comunicado de las políticas y procedimientos anticorrupción**⁴⁵ de la organización, esta información está publicada en la intranet de la Entidad y por tanto está a disposición de todos los empleados; con respecto al **número total y la naturaleza de los casos de corrupción confirmados** y medidas adoptadas⁴⁶, dado el procedimiento interno para el tratamiento de estos datos nos impide su publicación por ser información confidencial.

Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Notificaciones Canal Ético	13	20	23
Declaraciones de ausencia de conflicto de interés	1.113	1.588	1.713
Empleados formados en ética	539	1.834	1.265

⁴⁵ Indicador **GRI 205-2**: Número total y el porcentaje de miembros del órgano de gobierno y empleados a quienes se haya comunicado las políticas y procedimientos anticorrupción de la organización, desglosados por región

⁴⁶ Indicador **GRI 205-3**: Número total y la naturaleza de los casos de corrupción confirmados y medidas adoptadas

Consultas sobre conflictos de interés	2	5	10 ⁴⁷
Consultas sobre política de atención y regalos ⁴⁸	1	4	5
Porcentaje de reclamaciones estimadas por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno ⁴⁹	3,3%	5,2%	2,4%

Medidas adoptadas para la lucha contra el fraude

La lucha contra el fraude es un pilar fundamental dentro del **modelo de Cumplimiento Normativo** de Adif.

Para demostrar su compromiso de tolerancia cero con el fraude y la corrupción, la Entidad cuenta con medidas para prevenir y detectar, dentro de lo posible, cualquier actuación fraudulenta y, en su caso, subsanar sus consecuencias. Este sistema de control viene desarrollado en el Procedimiento de Prevención, Detección y Gestión del Fraude que establece los objetivos, las responsabilidades y las medidas antifraude.

En esta línea, se establecen una serie de **medidas y obligaciones a cumplir por los empleados** en el desempeño de las actividades:

- No utilizar fondos y recursos de la Entidad en beneficio propio.
- No aceptar un trato de favor o situación de privilegio que derive de la posición profesional o puesto desempeñado.
- Rechazar cualquier regalo, favor, servicio o prestación económica que vaya más allá de los usos habituales, sociales y de cortesía, ya proceda de proveedores, contratistas o cualquier otro ámbito.
- No realizar pagos, regalos u otro tipo de ofrecimientos a empleados públicos o privados que puedan influir en sus decisiones.
- Comunicar las situaciones de conflicto de interés en las que se puedan ver involucrados.
- Abstenerse de intervenir o influir en la toma de decisiones, participar en reuniones o acceder a la información confidencial en aquellos asuntos en los que exista un conflicto de interés.
- Rechazar favoritismos, por razón de parentesco, amistad o cualquier otra circunstancia, en los procesos de contratación o promoción de empleados.
- Evitar realizar cualquier práctica que pueda ser considerada como poco ejemplar.

La actividad de la Compañía debe responder en todo momento al interés público y a los valores plasmados en su Código Ético y de Conducta, de manera que cada actuación y cada decisión tomada cumpla con las siguientes premisas:

- Sea legalmente válida.
- Sea éticamente aceptable.
- Sea deseable para la sociedad y para la Entidad.

⁴⁷ Dato integrado Adif y Adif AV

⁴⁸ Dato integrado Adif y Adif AV

⁴⁹ Dato integrado Adif y Adif AV

- Cada persona esté dispuesta a asumir la responsabilidad sobre ella ante sus compañeros, familiares y los ciudadanos en general.

Por otro lado, y en el marco de la **Ley 19/2013 de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno**, Adif mantiene su fiel compromiso de seguir reforzando la transparencia de su actividad, conforme a las mejores prácticas nacionales e internacionales. Por ello, cuenta con el **Portal del Ciudadano** donde cualquier parte interesada puede acceder a la documentación pública de la Compañía.

Además, Adif participa en el **Portal de Transparencia** del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, donde se puede consultar información sobre otros organismos públicos, sociedades mercantiles y fundaciones en relación con diferentes canales.

Medidas adoptadas para la lucha contra el blanqueo de capitales

Como entidad pública empresarial, nos aplica la normativa pública en materia de contratación, Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público.

Políticas aplicadas y sistema de gestión de indicadores

Dada la naturaleza jurídica de la organización, Entidad Pública Empresarial (EPE), es inviable tener internamente políticas específicas de vinculaciones con partidos políticos o **actividades de lobbies** ya que aplica la normativa pública.

Esta imposibilidad se regula “*ex profeso*” en su Estatuto de creación de la Entidad a través de Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, donde se justifica la naturaleza como ente público y la imposibilidad de tener vinculaciones con partidos políticos o *actividades de lobbies*. El propio estatuto regula la actividad, finalidad y controles donde no se permite ni estipula la capacidad de realizar las actividades referidas. Además, toda la actividad se encuentra fiscalizada por parte de la Intervención General del Estado, IGAE, al ser un ente público. Específicamente, su presupuesto económico proviene de los presupuestos generales del Estado, sometidos a ese control económico-financiero.

Nos aplica la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno. <https://www.adif.es/sobre-adif/transparencia/informacion-economica>

Inclusión de la Ética y transparencia en la Cadena de suministro

Con el objetivo de extender nuestros compromisos en materia de ética y lucha contra la corrupción y el soborno a nuestra cadena de suministro, en los pliegos se incluye una **cláusula específica sobre la integridad y lucha contra el fraude** en la que el adjudicatario se compromete a conocer y aceptar el Código Ético de Adif/Adif AV) y a informar sobre cualquier riesgo o incumplimiento del que tenga conocimiento durante la ejecución de los contratos a través del Canal Ético. Este compromiso incluye la obligación del adjudicatario a comunicar a sus empleados que estén participando en los trabajos para la Entidad y sobre la existencia del Canal Ético.

Además, en determinados procesos de contratación (por ejemplo, los relacionados con los fondos europeos MRR) se incluyen normas antifraude y se exige la firma de una declaración de responsabilidad del proveedor o contratista. Actualmente, desde la Entidad se están revisando los pliegos para introducir una cláusula relativa a la aplicación de la Política Antifraude en los adjudicatarios.

En la cláusula antifraude recogida en los pliegos se establece la colaboración del adjudicatario con la Entidad en las actuaciones que se realicen para el seguimiento o la evaluación del cumplimiento y riesgo de fraude del contrato, facilitando la información necesaria para esta finalidad, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones de transparencia que les correspondan de forma directa. Asimismo, deberá existir una cooperación en la defensa de los intereses financieros de la relación y conceder derecho y acceso necesario para que la autoridad competente ejerza plenamente sus competencias para la lucha contra el fraude. Esta obligación incluye el derecho a realizar investigaciones, inspecciones y controles “*in situ*”, entre otras.

Desde la Dirección de Auditoría Interna se llevan a cabo auditorías de contratos para ver el grado de cumplimiento y detección de anomalías, pudiendo suponer la apertura de un procedimiento interno o externo (demanda o querrela penal) en caso de incumplimiento.

Compromiso con los Derechos Humanos



Si bien Adif no dispone de una política específica en materia de Derechos Humanos, mediante su Código Ético y de Conducta, la Entidad manifiesta su compromiso con el trato digno y respetuoso de todas las personas. Con ello, ratifica los principios establecidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos y la Declaración Tripartita de la organización del Trabajo, así como los 10 Principios universales del Pacto Mundial de Naciones Unidas en las áreas de Derechos Humanos, Normas Laborales, Medioambiente y Lucha contra la Corrupción.

Todos los empleados de Adif deben respetar a todas las personas con las que la Entidad se relaciona, tanto dentro como fuera de la organización. En este sentido, la no discriminación, la igualdad de oportunidades y el trato digno son esenciales para contar con un ambiente de trabajo estimulante y productivo en la Entidad, que se traduzca en una relación positiva y de confianza con los grupos de interés.

En 2023 (al igual que en 2022) Adif no ha recibido denuncias por casos de vulneración de los Derechos Humanos

En 2023 empleados de la Entidad han recibido **formación en materia de Derechos Humanos** a través de la participación de la Sub. de Formación y la Sub. de Prevención de Riesgos Laborales en un **grupo de aprendizaje relativo de los Derechos Humanos** realizado por el **Pacto Mundial de Naciones Unidas** como parte de su asociación con la entidad. Se trata de un proyecto diseñado para mejorar la conexión entre profesionales y expertos, compartir experiencias y profundizar en aspectos específicos de la gestión. Con motivo de esta participación, la Entidad ha participado en talleres específicos que se ha estructurado de la siguiente manera:

- Introducción de la materia por parte del responsable de la Agenda 2030 y la responsable de impacto ASG del Pacto Mundial de la ONU España.
- Ponencias y presentaciones por parte de personal experto en Derechos Humanos.
- Dinámicas de trabajo a través de videoconferencias.

Entre los temas tratados destacan los relativos a:

- Seguridad y salud en el trabajo.
- No Discriminación.
- Erradicación del Trabajo forzoso e infantil.
- Libertad de asociación.

Otra de las acciones a destacar en el ejercicio es la participación de la Entidad, a través del área de cumplimiento normativo, en la **I Edición del Programa acelerador internacional de Derechos Humanos y empresas**, exclusivo para socios del Pacto Mundial de la ONU. Este programa, con una duración de 6 meses, está diseñado para empresas de todos los tamaños, sectores y ubicaciones geográficas en el que se busca aunar la acción empresarial con la defensa de los DDHH. La primera edición se realizó entre enero y junio de 2023 y ha contado con la participación de más de 650 empresas procedentes de más de 35 países. De éstas, 58 empresas han sido españolas, entre las que se encuentra Adif reafirmando así su compromiso firme con el respeto a los Derechos Humanos, y manifestando la voluntad de avanzar en todos los ámbitos de la sostenibilidad empresarial.

(Más detalle de las acciones llevadas a cabo en la Entidad con el Pacto Mundial en el apartado 6.3.2. Colaboración con los GGII en el ámbito de la sostenibilidad)

Adicionalmente a las acciones formativas y de comunicación, la Entidad considera el riesgo en materia de Derechos Humanos en su cadena de suministro, si bien la **Due Diligence** es diferente en relación con el sector privado al ser una entidad pública empresarial, EPE. El riesgo en relación con los Derechos Humanos es muy bajo, ya que la actividad que se desarrolla se lleva a cabo en su mayor parte en ámbito nacional donde hay una normativa muy reglada que cumple con el respeto de los DDHH.

Precisamente, por ser Entidad Pública la **Due Diligence** en todas las contrataciones que se realizan resulta de aplicación la propia Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, y en los pliegos de cláusulas administrativas particulares publicados en la plataforma de contratación publicada en la web de Adif AV (perfil del contratante: <https://www.adifaltavelocidad.es/contratacion/licitacion-electronica>) para las licitaciones sometidas a concurso público, que contienen todos los requerimientos y exigencias en cuanto a condiciones fiscales, garantías, condiciones sociales o medioambientales que deben cumplir los licitadores. Por ejemplo, entre otras obligaciones, en relación con el fraude y la corrupción, todos los licitadores de contratos con la Entidad NO DEBEN estar incurso en prohibición de contratar, deben estar al corriente de pago en la Seguridad Social y con la Hacienda Pública. Existen múltiples obligaciones para los licitadores, de capacidad, garantías económicas, solvencia técnica y económica, etc.

En la auditoría del sistema de gestión de riesgo de fraude, se traslada que el carácter público de Adif y la aplicación de la Ley de Contratos del Sector Público, constituye una **Due Diligence de**



facto la propia aplicación de la normativa pública, que se aplica como *Due Diligence* para contratar a proveedores, así como velar por el cumplimiento de la normativa laboral, fiscal, penal, que en definitiva protege los derechos humanos.

Todo el **Modelo de Gestión Ética** constituye medidas para **prevenir, detectar y corregir actuaciones irregulares y contrarias a los principios éticos**, incluido el respeto a los derechos humanos, poniendo a disposición de todas las partes interesadas de un Canal ético para denunciar aquellas conductas que puedan vulnerar el Código ético de la Entidad. El **Sistema de gestión de cumplimiento normativo y antisoborno** establece medidas para prevenir, detectar y corregir actuaciones irregulares y contrarias a los principios éticos, incluido el respeto a los derechos humanos.

Con respecto a la **aplicación del Código Ético a proveedores y empresas subcontratadas**, en los pliegos de cláusulas administrativas particulares (PCAP) se estipula en la cláusula de integridad y lucha contra el fraude la aceptación del Código ético de la Entidad por los proveedores, y la necesidad de que establezcan mecanismos de control interno respecto de los subcontratistas.

Hay que destacar las auditorías de aplicación de los estándares de ética y el Código Ético, auditorías de la Intervención General de la Admón. de Estado (IGAE), del Tribunal de Cuentas, auditoría de EQA y AENOR para la ISO 37001.

2.5.4. Gestión de riesgos

Principales Hitos:		
Ámbito de Gestión de Riesgos Operativos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Coordinación, supervisión, implementación y desarrollo de la Gestión de Riesgos Operativos. • Fomento y contribución al desarrollo de procedimientos y métodos para la identificación, evaluación y gestión de riesgos considerando el factor humano y su interacción con la actividad. • Participación en mesas de trabajo de Factores Humanos y Organizativos y en el desarrollo de la Guía de análisis de riesgos de factor humano. • Participación en diferentes comités de Gestión de peligros, planificación y seguridad. 		
Ámbito de Gestión Integral de Riesgos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Mejora continua del componente de Buen Gobierno a través de la evolución del Sistema de Gestión Integral de Riesgos (GIR): Incorporación de nuevos elementos en el modelo de evaluación, extensión del sistema a ámbitos y planes específicos (Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia), incrementando su alcance, utilidad y efectividad. 		
Ámbito Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF):		
<ul style="list-style-type: none"> • No materialización de ningún riesgo de reporting de la información financiera (procesos claves) • Actualización y firma del narrativo del Proceso 8. Arrendamientos, así como al inicio de la actualización y reestructuración del Proceso 7. Registro Económico de Contratos, que finalizará durante el ciclo 2024. • Concienciación a empleados sobre la importancia del SCIIF y divulgación de la cultura SCIIF. 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> • Riesgos sociales o de buen gobierno asociados al cambio de funciones de los agentes de la Entidad. • Incumplimiento de la normativa durante la redacción de proyectos asociados al control de riesgos ambientales. 	Contribución a los ODS:
		 

- **Disponibilidad de la información en tiempo, y su fiabilidad**, de forma que permita una identificación temprana y fiable para la correcta toma de decisiones.

Nuestros compromisos:

Ámbito de Gestión de Riesgos Operativos:

- **Mejora y actualización de documentos** relacionados con gestión de riesgos y diseño seguro.
- **Integración de los factores humanos y organizativos** en la gestión de riesgos.

Ámbito de Gestión Integral de Riesgos:

- **Mejora del modelo de Gestión Integral de Riesgos, GIR**, mediante el despliegue de la gestión de riesgos en otros ámbitos de actividad, incorporación de elementos cuantificadores en el modelo.
- **Profundización en los riesgos ASG**, categorización.

Ámbito Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF):

- Labores de desarrollo y mejora constante del sistema.

Principios de la política de gestión integral de riesgos

La **política GIR (Gestión Integral de Riesgos)** establece los pilares básicos sobre los que se asienta el modelo de gestión de riesgos de la Entidad y mantiene una línea de continuidad y estabilidad coherentes con la evolución del modelo y la realidad del entorno. En este sentido, sin menoscabo de futuras actualizaciones, la política está diseñada para dar respuesta tanto a escenarios continuistas como de incertidumbre e inestabilidad.

Esta política, que define y marca elementos del Sistema GIR, es revisada por el **Comité de Riesgos**, el cual tiene las competencias sobre el control y desarrollo del Sistema de riesgos. En la actualidad, la Política GIR se mantiene vigente en las mismas condiciones y contenido que se establecieron desde su firma en 2017.

(Más detalle de las funciones y composición del Comité de Riesgos en el [apartado 2.4.1. Órganos de Gobierno y de gestión interna](#))

Además, el Sistema GIR considera la posibilidad de actualizaciones puntuales del mapa de riesgos ante acontecimientos singulares o variaciones significativas de contexto, aplicándolo bien con la revisión de los riesgos gestionados, la inclusión de nuevos riesgos en el mapa, bien con la elaboración de mapas específicos que permiten focalizar temporalmente la gestión en algunos aspectos, y particular la información para tomas de decisiones singulares.

Durante 2023 el Comité de Riesgos ha estado compuesto por 34 personas, de las cuales el 38,23% son mujeres

Sistema de Gestión Integral de Riesgos



Adif dispone de sistemas específicos de gestión de riesgos en las principales materias ASG que resultan de aplicación a la actividad y características de la Entidad, destacando específicamente medioambiente, seguridad integral y cumplimiento normativo. Cada uno de estos subsistemas aplica la normativa vigente en lo referente a la identificación, valoración y gestión de los riesgos específicos.

La Entidad aporta una visión transversal e integrada de los riesgos con una perspectiva de empresa, poniendo especial foco en aquellos que pudieran suponer una amenaza a la continuidad y estrategia de la Entidad. En este sentido, el **modelo GIR** sigue una **metodología adaptada de COSO ERM e ISO 31.000**, contando con la involucración de los diferentes ámbitos de actividad de la Entidad que forman parte activa en todo el proceso: identificación, análisis, evaluación, monitorización y seguimiento.

En concreto, la **identificación de riesgos críticos y estratégicos** se realiza anualmente mediante la realización de reuniones específicas con las diferentes áreas y mediante encuestas, contemplando su revisión durante el ejercicio ante cualquier evento identificado. La evaluación de riesgos se realiza a través de un modelo en escalas y se complementa con la visión de empresa aportada por el Comité de Riesgos.

La figura del Comité de Riesgos es el elemento clave de canalización de toda la información relativa a los Riesgos Críticos y Estratégicos, aspectos vinculados con el Buen Gobierno y Transparencia que suponen una amenaza para la Entidad

Durante todo el ejercicio se lleva a cabo el seguimiento, basado en indicadores clave para la monitorización de los principales componentes, evaluando si los valores registrados se encuentran dentro de los umbrales admisibles. Análogamente, el modelo se complementa con la incorporación y seguimiento de las medidas y planes de acción que permiten dar respuesta a escenarios de evolución negativa de los riesgos.

Desde la perspectiva temporal, el mapa representa riesgos de diferente horizonte temporal (corto, medio y largo plazo) conforme a las características de la infraestructura y actividad que gestiona la Entidad.

De acuerdo con las principales recomendaciones, se vienen realizando revisiones para asegurar que en el mapa de riesgos se han sido tenidos en cuenta y aparecen representados los **riesgos asociados a los componentes ASG**.

En el Mapa de Riesgos Críticos y Estratégicos se encuentran representados los principales componentes del modelo ASG: riesgos

asociados a aspectos medioambientales, cambio climático, reputación corporativa, fraude y aquellos relativos a la seguridad, salud y evolución de las personas

Durante el ejercicio 2023 se ha continuado colaborando en el seguimiento de los riesgos asociados a la **gestión y ejecución de los Fondos MRR/PRTR** (Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia) conforme al modelo GIR. Estos Fondos asientan sus pilares en **componentes ASG** (cohesión económica, social y territorial, resiliencia, apoyo a la transición ecológica, entre otros aspectos), siendo necesario su cumplimiento para la recepción de fondos. La magnitud y relevancia de las inversiones contenida en este Plan (tanto económica, como social y ambiental), hacen considerarlo como una oportunidad estratégica de nivel prioritario para la Entidad.

Es por ello, que Adif ha definido un **mapa de riesgos específicos** que refleja las principales amenazas que pueden impedir tanto la consecución de los objetivos del Plan, como aquellas que pudieran afectar al normal desarrollo de la actividad de la Entidad durante su ejecución.

Principales impactos		
Económicos: relativos a sanciones y consecuencias relacionadas con la operación.	Reputacionales: pérdida de confianza de los grupos de interés y pérdida de reputación empresarial.	Operacionales: afectación a la operación del tráfico ferroviario y servicios prestados, y desarrollo de la actividad.

Mapa de riesgos Críticos y Estratégicos

El mapa de **Riesgos Críticos y Estratégicos** de la Entidad, sometido a una actualización periódica anual tal y como establece la Política GIR, representa las principales amenazas e incertidumbres a las que la Entidad se encuentra expuesta, evidenciando un alineamiento con la evolución del contexto tanto global como de aquel en el que el Administrador desarrolla su actividad. Estos riesgos, en síntesis, quedan reflejados en las siguientes categorías:

Categorías de riesgos:	
Seguridad	Riesgos relativos a incidentes, accidentes o ataques que puedan afectar a la continuidad de las operaciones de la Entidad, la integridad de sus activos, clientes o al medioambiente.
Operaciones	Circunstancias que podrían amenazar la calidad de los servicios prestados.
Personas	Riesgos relativos a las dificultades en la adecuación de plantilla y gestión del talento en el desarrollo de la actividad. Se incluyen, adicionalmente, los derivados de la exposición de los trabajadores a situaciones de riesgo.
Reputacional y cumplimiento	Cuestiones relacionadas con el refuerzo del buen gobierno, transparencia y responsabilidad propios de una empresa de naturaleza pública. Se incluyen aquellos riesgos derivados de la falta de observación de la normativa y regulaciones que resultan de aplicación, y/o de los códigos de buenas prácticas adoptados voluntariamente.
Financieros	Afectan a aspectos vinculados con la disponibilidad de recursos y la sostenibilidad financiera de la Entidad.

Otros proyectos	Eventos derivados de la participación de la empresa en proyectos de naturaleza complementaria.
------------------------	--

En particular, desde la **perspectiva ASG** se encuentran representados riesgos asociados a aspectos medioambientales relacionados con las consecuencias del desarrollo de la actividad empresarial, el cambio climático, la reputación, fraude y aquellos relativos a la seguridad, salud y evolución de las personas que forman parte de la Entidad. En 2023 se ha trabajado en la categorización de riesgos ESG, partiendo del mapa Riesgos Críticos y Estratégicos de Adif AV, compuesto por los 19 principales riesgos, de los cuales, el 78,9 % (15 riesgos) tendrían características E, S o G, o alguna combinación de estas, quedando distribuidos de la siguiente forma: **22,2% E; 22,2% S y 55,6% G**.

Respecto a las oportunidades, son abordadas en los diferentes componentes que desarrollan la Estrategia de la Entidad.

Gestión de Riesgos Operativos

La Entidad realiza labores de identificación de **riesgos relacionados con la seguridad operacional o la seguridad en la circulación en proyectos, en cambios organizativos o en el desarrollo general de la actividad**.

Por tanto, se detecta un gran número de riesgos técnicos, organizativos o de explotación, que pueden tener impacto en cuestiones ambientales, sociales o de buen gobierno, aunque el objeto de su detección está más orientado a resolver problemáticas relacionadas con la operación ferroviaria.

- Los riesgos de buen gobierno más comúnmente detectados están asociado al cambio de funciones de los agentes de Adif. Para mitigar estos riesgos, se establecen programas de formación, períodos de prueba y vigilancia.
- Durante la redacción de proyectos, el control de los riesgos ambientales que pueden detectarse se realiza mediante medidas impuestas en los PPTP, en general, mediante el cumplimiento de la normativa en vigor.

Los objetivos principales se encuadran en el marco común de los objetivos del PE2030. Por ejemplo, dentro del Pilar Seguridad, uno de los objetivos es el de mejorar la resiliencia de las infraestructuras e impulsar la seguridad. Para ello se articulan las siguientes **acciones**, cuyas fechas objetivo están programadas a lo largo de 2024:

- **Mejora y actualización de documentos relacionados con Gestión de Riesgos y Diseño Seguro.**
 - Revisión de los todos los procedimientos internos, además del Procedimiento General de Diseño Seguro de Infraestructuras Ferroviarias, para mejorar la operatividad y eficacia de estos, minimizar incoherencias en la metodología y facilitar su uso como guías del proceso de redacción de proyectos y la gestión de riesgos asociados al mismo.
 - Elaboración de documentos de trabajo para facilitar el desarrollo de la Gestión de Riesgos. Concretamente, se va a plantear incluir en la normativa la “Guía para la Redacción del Estudio Previo de Seguridad”
- **Integración de los factores humanos y organizativos en la gestión de riesgos.**

- Participación en mesas y grupos de trabajo enfocados a identificar riesgos derivados del factor humano y proponer medidas de mitigación, para su integración en el Registro General de Peligros.
- Elaboración de una guía para la identificación, tratamiento y análisis de los Riesgos derivados del factor humano.

Tras los trabajos de identificación de necesidades de mejora en procedimientos durante el ejercicio anterior, en 2023 se ha procedido a la revisión con las partes interesadas de los procedimientos y se prevé que en 2024 se lleve a cabo una actualización conjunta de todos ellos. Esta actualización supondrá una mejora en la aportación indirecta a la gestión responsable de la compañía, mejorando la eficiencia del uso de los recursos y facilitando el entendimiento por los empleados de Adif. Así, por ejemplo, se adaptarán los formatos y se reducirá su número para reducir la carga de trabajo y ayudar a una gestión más eficaz del tiempo de trabajo por parte de las personas responsables.

Además, se supervisa la correcta aplicación del **Método Común de Seguridad** en su área de aplicación (proyectos). El fin principal es identificar y evaluar los riesgos, incluyendo la adopción de medidas de mitigación o de control del riesgo. La gestión de estas acciones se lleva a cabo mediante la elaboración, revisión y cumplimiento de procedimientos y otros documentos. Concretamente aplican los procedimientos de Adif y Adif AV relacionados con la redacción de proyectos (o la gestión de contratos para la redacción de estos), además de los relacionados con Estudios Funcionales y los Cambios Organizativos de personal.

En cuanto a **actualizaciones para 2024** de estos documentos, se está liderando o se participa en la revisión de:

- Diseño Seguro de Infraestructuras Ferroviarias.
- Gestión de contratos de servicios para la Redacción de Proyectos de Alta Velocidad de Infraestructura Energía y Estaciones.
- Redacción de Documentos de Estudios Funcionales.
- Gestión de la Redacción de Proyectos de Modificación de Infraestructura de Red Convencional.
- Redacción de Estudios y Proyectos Seguros (propuesta de supresión).
- Catálogo de Riesgos para Contratistas y Proveedores
- Estudio Previo de Seguridad en Proyectos

Algunas de las **actualizaciones** versan sobre la matización del alcance de las acciones de los procedimientos, su adaptación a documentos normativos reglamentarios o la facilitación de guías y/o catálogos que faciliten la cumplimentación más pautada de los formatos o formularios de estos procedimientos.

Con respecto a los **cambios organizativos**, se trabaja en el análisis de los riesgos que se pueden producir, indicando responsables de la implantación y seguimiento de los requisitos que sean adecuados para el cambio en cuestión.

Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF). Modelo COSO III

El SCIIF es una de las piezas clave que componen el **sistema de Buen Gobierno** de las compañías, siendo necesario la descripción y su reporte en el Informe Anual de Gobierno Corporativo. La implantación del SCIIF contribuye a la aplicación de las mejores prácticas de Gobierno en todos los procesos clave, y proporciona para cada proceso define las actividades de control, establece

una estructura de responsabilidad y documenta los distintos procesos para mitigar los riesgos de Reporting de la información financiera.

Durante 2023 se ha procedido a la actualización y firma del narrativo del Proceso 8. “Arrendamientos”, y el Proceso 7. “Registro Económico de Contratos” cuya implantación definitiva finalizará en 2024. Asimismo, se han cumplido los objetivos de información y concienciación sobre la importancia del SCIIF dentro de la organización involucrando a más de un centenar de empleados. Además, se mantiene en funcionamiento, realizándose labores de desarrollo y mejora constante del sistema.

El SCIIF, como conjunto de procesos que son parte del control interno de la Compañía, permite cumplir con los criterios de Buen Gobierno que se deben seguir en Adif para aplicar las mejores prácticas de gobierno corporativo, extendiendo sus beneficios de transparencia e independencia de gestión al mayor número de partes afectadas por las posibles decisiones empresariales.

Durante 2023 se inició el análisis estructural y funcional de las diferentes evidencias aportadas como soporte de los controles definidos en el sistema para la su actualización y mejora en caso de ser necesario.

En 2023 se han llevado a cabo 4.157 ejecuciones de controles para el análisis estructural y funcional de los sistemas

Adif tiene implantado un Sistema de Control Interno de la Información Financiera, que es una parte de control interno y está configurado por un conjunto de procesos que la Entidad y todo el personal involucrado lleva a cabo para proporcionar una seguridad razonable respecto a la fiabilidad de la información financiera.

El SCIIF trata de asegurar la **fiabilidad de la información financiera** a través del cumplimiento de los cinco **objetivos** siguientes:

- **Existencia y ocurrencia:** las transacciones, hechos y demás eventos recogidos por la información financiera existen y se han recogido en el momento adecuado
- **Integridad:** la información refleja la totalidad de las transacciones, hechos y demás eventos en los que la Entidad es parte afectada
- **Valoración:** las transacciones, hechos y demás eventos se registran y valoran de conformidad con la normativa aplicable
- **Presentación, desglose y comparabilidad:** las transacciones, hechos y demás eventos se registran y valoran de conformidad con la normativa aplicable
- **Derechos y obligaciones:** la información financiera refleja, en la fecha correspondiente, los derechos y obligaciones a través de los correspondientes activos y pasivo

El SCIIF de Adif se inspira en COSO III, marco de referencia integrado de control internacionalmente reconocido que se sustenta en tres elementos clave: soporte documental de los controles o evidencias, evaluación continua a través del ciclo anual y esquema de responsabilidades piramidal

La Entidad cuenta con una **Política del SCIIF** aprobada por el Consejo de Administración en la que se establece la metodología, competencias y principios que sienta las bases del SCIIF en Adif.

Además, el SCIIF está organizado como un **proceso cíclico** que funciona de manera continua, gracias a lo cual este sistema permanece actualizado y vigente. Este ciclo de carácter anual está dividido en seis fases:



El SCIIF en Adif contribuye a la aplicación de las mejores prácticas de Gobierno de las sociedades en todos los procesos clave de la entidad con impacto en la información financiera. Para cada proceso, el sistema proporciona su descripción y las actividades de control definidas para mitigar los riesgos de *reporting* de la información financiera de dicho proceso.

Los **procesos clave** de la entidad con impacto en la información financiera recogidos en el alcance del ejercicio 2023 han sido los siguientes:

- 
0. Controles Generales Informáticos (ITGC)
 1. Inmovilizado y Gestión de Subvenciones
 2. Ingresos: Canon
 3. Instrumentos financieros y Tesorería
 4. Impuestos
 5. Recursos Humanos
 6. Contabilización y elaboración de información financiera
 7. Registro Económico de Contratos
 8. Ingresos: Arrendamientos
 9. Aprovisionamiento y existencias
 10. Combustible
 11. Prestación de Servicios Logísticos

Además, están integradas en el SCIIF las actividades o controles relacionados con la información financiera que evidencian el cumplimiento de los principios de COSO.

Por otro lado, el ciclo 2023 en Adif, tiene definidas **505 actividades de control**, incluyéndose controles, supervisión semestral y evaluación anual. A lo largo del ejercicio se previeron **4.157 ejecuciones** de estas actividades de control. Además, en la ejecución de estas actividades se ha involucrado a un total de **231 personas** de la Entidad.

Con relación a la actualización y mantenimiento del sistema, durante el ejercicio 2023 se han realizado **319 cambios en las actividades de control**, bien por alta de nuevas actividades o modificaciones de las mismas derivadas de cambios organizativos, revisión del proceso o desarrollos del SCIIF.

Comité del Sistema del Control Interno de la Información Financiera

Este órgano fue constituido el 7 de julio de 2017, y está presidido por el Director General Financiero y de Control de Gestión y formado por los Dueños de los procesos del SCIIF, los directores de Auditoría Interna, de Gestión Económica y Financiación, de Programación Económica y Presupuestos, y los subdirectores de Gestión Integral de Riesgos.

En 2023 el Comité del SCIIF ha estado formado por 14 miembros, de los cuales el 33% son mujeres

A cierre de este ejercicio el Comité del SCIIF **se ha reunido 2 veces**, en junio y diciembre. En dichas sesiones se ha procedido a la revisión anual del ejercicio anterior, la aprobación del alcance del ejercicio de 2023, el seguimiento del ciclo 2023, así como de los desarrollos realizados, y del estado de los planes de acción activos o que han sido finalizados durante el año. *(Más detalle sobre las funciones y composición del Comité del SCIINF en el [apartado 2.5.1. Órganos de Gobierno y de gestión interna](#)).*

2.6. Entorno

2.6.1. Objetivos y regulación

Adif está configurado como un organismo público adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, con base en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. Goza de personalidad jurídica propia y de plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio, y cuya actividad se encuentra en el marco de las siguientes disposiciones regulatorias:

- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público.
- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas.
- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.
- Real Decreto-ley 15/2013 sobre la reestructuración de Adif y otras medidas urgentes en el orden económico; mediante este Real Decreto- ley se crea la nueva entidad pública empresarial Adif Alta Velocidad.
- Real Decreto-ley 4/2013 de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo: transmisión a Adif de la titularidad de la red ferroviaria del Estado cuya administración tenía encomendada.
- Real Decreto-ley 22/2012, por el que se adoptan medidas para la racionalización y reestructuración del sector ferroviario: integración en Adif de parte de la Entidad Pública Empresarial de Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE).
- Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.
- Real Decreto 2395/2004 por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (modificado por el Real Decreto 1044/2013).

No obstante, en materia, de contratación, Adif se rige por legislación vigente aplicable a las administraciones públicas sobre contratos del sector público, Ley 9/2017, para los contratos de obras de construcción o modificación de infraestructuras ferroviaria, con excepción de las obras

de mantenimiento, señalización y electrificación. En materia de patrimonio, está regida por la Ley del Patrimonio de las Administraciones Públicas.⁵⁰

Adaptación al cuarto paquete ferroviario:

El 4º Paquete Ferroviario es un conjunto de 6 textos legislativos destinados a completar Espacio Ferroviario Único Europeo, que comprende dos pilares:

- El "pilar técnico", adoptado por el Parlamento Europeo y el Consejo en abril de 2016, incluye:
 - Reglamento (UE) 2016/796, sobre la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.
 - Directiva (UE) 2016/797, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea.
 - Directiva (UE) 2016/798, sobre seguridad ferroviaria.
- El "pilar del mercado", adoptado en diciembre de 2016, incluye:
 - Reglamento (UE) 2016/2338, sobre la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril.
 - Directiva (UE) 2016/2370, por la que se modifica la Directiva 2012/34/UE, relativa a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias.
 - Reglamento (UE) 2016/2337, relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias.

En concreto, y por lo que a la liberación del transporte de viajeros se refiere, aplicación de la legislación española (Ley 28/2015 y Ley 26/2022, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario; Orden FOM 897/2005 de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria), y comunitaria (Reglamento UE 2016/545, de fecha 7 de abril de 2016, sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria).

El 11 de julio de 2023 la Comisión Europea publicó una Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria en el espacio ferroviario europeo único, por el que se modifica la Directiva 2012/34/CE y deroga el Reglamento (UE) nº 913/2010) - COM (2023) 443. La Entidad está participando activamente en la elaboración de dicha norma, a través de la intervención en diversos Grupos de Trabajo y el planteamiento de diferentes enmiendas, tanto coordinadamente con el resto de los administradores de infraestructura europeos como de manera individual, en lo que respecta a las cuestiones más particulares que afectan a Adif y Adif AV.

2.6.2. Retos y oportunidades

A través del **análisis de las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades** llevadas a cabo mediante el PE 2030 se ha identificado el siguiente listado de oportunidades identificadas en el DAFO (*ver apartado 3.5. Plan Estratégico 2030 y los ODS*):

- Liberalización como factor para la mejora de competitividad del sector
- El transporte ferroviario como modo centrado en las personas

⁵⁰ Contenido vinculado al indicador 2-9: Estructura de gobernanza y composición

- Transición hacia un transporte más sostenible
- La digitalización en el transporte ferroviario
- Exportación del know-how
- Promoción de la cultura innovadora
- Aumento de la transparencia a través de una comunicación efectiva
- Capacidad de financiación adicional a través de la financiación europea Next Generation EU

Con este contexto, Adif avanza en eficiencia energética, en reducciones de gases de efecto invernadero y en la reducción de la huella de carbono. Para su logro, sigue avanzando en la descarbonización, transformación digital y en la innovación tecnológica del sistema ferroviario.

Además, la apertura al mercado de viajeros representa una oportunidad para la democratización del transporte mediante el aumento de la oferta, de manera que se realice la transferencia de viajeros de otros medios de transporte y, además, generar demanda inducida, contribuyendo a los indicadores de desarrollo sostenible del país.

Para conseguir todas estas actuaciones, se ha realizado un análisis PESTEL del cual surgen retos y desafíos globales a nivel estratégico, operativo y de negocio, a los que la compañía se va a enfrentar en la próxima década y que, además, surge con la identificación de **1+10+1 desafíos primordiales**:



3. Nuestra estrategia de futuro

3.1. Propósito, misión, visión y ambición



Con este planteamiento y con un propósito corporativo definido, Adif en su Plan Estratégico 2030⁵¹, PE2030, mantiene la Visión, Misión y Valores de la Entidad, donde la Visión refleja la aspiración de futuro, la Misión, por su parte, aborda las acciones que la Compañía debe llevar a cabo para cumplir su responsabilidad y, por último, los Valores se rigen como los pilares sobre los que se debe orientar la actuación de los diferentes profesionales de la Entidad para lograr con éxito la misión definida. La cultura empresarial de Adif viene claramente recogida en las definiciones de visión y misión de la Entidad⁵².

PROPÓSITO Y VALORES

Propósito	Operar una red ferroviaria comprometida con los Objetivos de Desarrollo Sostenible
Visión	Ser un referente como organización focalizada en la gestión de infraestructuras resilientes, sostenibles, seguras e inteligentes que contribuyan al nuevo modelo de transición ecológica
Misión	Operar, gestionar y construir una red ferroviaria inteligente adaptada al nuevo ecosistema tecnológico, competitivo y sostenible, contribuyendo de esta forma a los ODS
Ambición	Ofrecer infraestructuras resilientes para toda la sociedad



⁵¹ Más información sobre el PE 2030 en el apartado 3.5. Plan Estratégico 2030 y los ODS

⁵² Contenido vinculado al indicador 2-23: Compromisos y políticas

3.2. Relación con los grupos de interés⁵³

PRIORIDADES EN RELACIÓN CON LOS GRUPOS DE INTERÉS



comunicación



participación



transparencia

Principales Hitos:

- **Liderazgo del modelo de movilidad sostenible, inteligente, competitivo y vertebrador:** acciones relacionadas con el liderazgo en la liberalización del sector; puesta en valor de acciones en materia energética (compra energía verde, autoconsumo...), y en proyectos transformadores y vertebradores de territorios.
- **Organización cercana a sus grupos de interés:** Plan de Comunicación e influencia para proyectos MRR, Plan Conversa, Visibilidad a iniciativas en el ámbito de la movilidad inteligente (aplicación tecnologías disruptivas en la actividad de la compañía, centro neuronal, navegación inteligente, etc.)
- **Organización que contribuye al desarrollo socioeconómico de las regiones:** Puesta en valor y planes editoriales en redes sociales relacionadas con el impacto de la actividad, Plan de comunicación de Oferta de Empleo Público, comunicación de programas de acción social (Estación Abierta, Acerca, entre otros).
- **Mejora de la accesibilidad de la intranet corporativa a través de cualquier dispositivo,** a través de su integración en Office365.
- **Participación en Ferias de Empleo** como acción para cumplir el Plan de Relevance Generacional (aula, Feria de la Universidad Politécnica de Valencia para el empleo, CEU, etc.).
- **Jornadas de difusión del PE2030** en áreas del territorio.
- Revisión anual del **Plan de Comunicación Interna y Cultura Empresarial,** que establece planes y proyectos para fomentar la cultura corporativa y el orgullo de pertenencia de la organización.

Principales riesgos y oportunidades:

- **Riesgos reputacionales** derivados de la presión política, dilatación de plazos de proyectos comprometidos, e incidencias con impacto creciente en viajeros por el incremento de tráfico y la supuesta falta de mantenimiento de una infraestructura más utilizada (liberalización).
- **Otros riesgos** derivados de la dificultad de algunos colectivos para acceder a los canales de comunicación digitales.

Contribución a los ODS:



Nuestros compromisos:

- **Liderazgo del modelo de movilidad sostenible, inteligente, competitivo y vertebrador:** Desarrollo de una estrategia de contenidos, acciones, dialogo con los GGII con el fin de posicionar a la Entidad como agente de referencia del modelo de movilidad del futuro: sostenible, inteligente, competitivo y vertebrador.
- **Organización cercana a sus grupos de interés:** Desarrollo de acciones para establecer una relación más cercana con sus GGII, proactiva y que dé respuesta a sus expectativas.
- **Organización que contribuye al desarrollo socio económico de las regiones:** Desarrollo de acciones para posicionar a la Entidad como una organización que contribuye al desarrollo socioeconómico de las regiones.

⁵³ Contenido vinculado al indicador GRI 2-29: Enfoque para la participación de los grupos de interés

- Integración total de la intranet en el **proyecto** corporativo **Digital Work Place**.
- Análisis y presentación de los resultados de la **Encuesta de Clima Laboral** realizada en 2023 (elaboración bianual).
- Continuación con las **Jornadas de difusión del PE2030** en áreas del territorio.
- **Inclusión de nuevas actividades para empleados** a través del *Club Gente Adif*.
- Obtener una llegada al menos al **70% de la plantilla a través de los distintos canales de comunicación** interna.

Como se ha indicado, Adif persigue basar su gestión en la responsabilidad ante la sociedad, por ello es fundamental escuchar a los diferentes grupos de interés y establecer canales de comunicación y diálogo con los mismos. La Entidad considera como Grupo de Interés a todo colectivo social que se ve o se puede ver afectado por la actividad de la empresa, ahora o en el futuro y/o que, de manera legítima, afecte o pueda afectar a la actividad de la empresa y, por lo tanto, a sus resultados. Entre sus grupos de interés se encuentran las empresas ferroviarias, los viajeros, los ciudadanos, las administraciones públicas, los empleados, los gobiernos de otros países, los proveedores, los socios de negocio y aliados y la sociedad (ONG, asociaciones, etc.).

Adif es consciente de la importancia de mantener una relación cercana, accesible y transparente con todos sus grupos de interés, por lo que otorga una gran importancia a la gestión activa de sus canales de comunicación y a poder escuchar lo que sus grupos de interés demandan y piensan sobre la Entidad. Así, Adif busca fomentar la participación de los empleados y segmentar los grupos de interés para poder ofrecerles información personalizada. Se trabaja en el posicionamiento de Adif para lograr una organización cercana a sus grupos de interés, que se adelanta y da respuesta a sus expectativas con soluciones innovadoras y eficaces, que contribuye al desarrollo socio económico de las regiones, en términos de empleo-talento, desarrollo de la cadena de valor y prosperidad para la sociedad (ciudadanos y empresas), fomentando el liderazgo del modelo de movilidad sostenible, inteligente, competitiva y vertebrador.

Hay que destacar la importancia del desarrollo de una estrategia y planes de acción para contribuir a la mejora de la reputación de la Entidad, a través de la *'llamada a la acción'*, la alineación de posiciones y objetivos internos y externos y la respuesta innovadora y efectiva a las expectativas de los grupos de interés.

Esta estrategia de comunicación con los grupos de interés aporta: (1) coherencia y credibilidad a la toma de decisiones de la compañía, incluyendo la identificación de riesgos no financieros, (2) manteniendo una estrategia proactiva (escucha activa entre los grupos de interés), (3) contextualizando las actuaciones, (4) aportando valor a los grupos de interés (sistematizando dinámicas de diálogo y contenidos sólidos e innovadores), (5) maximizando acciones y canales, con una comunicación eficiente y minimizando riesgos y (6) focalizando la comunicación en territorios que fortalecen el perfil de compañía líder, cercana, innovadora y contribuidora al desarrollo socioeconómico.

Las **principales magnitudes** de 2023 de Adif relacionadas con la comunicación con los grupos de interés, en la búsqueda de zonas de significación común entre las expectativas de estos y el liderazgo de la Entidad, son las siguientes:

	Ejercicio 2021 ⁵⁴	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Número de actuaciones en redes sociales ⁵⁵	6.704	7.056	4.760
Porcentaje total de solicitudes contestadas a través de los buzones de Comunicación Web respecto al total de correos recibidos ⁵⁶	85,90%	89,60%	93,90%
Eventos gestionados por Adif ⁵⁷	N.A.	48	28
Plan Estratégico de Comunicación, número de acciones y atención a medios ⁵⁸	853	982	3.300
Porcentaje de solicitudes de información de medios de comunicación contestadas en plazo o 7 días ⁵⁹	95%	96,1%	99%
Porcentaje de reclamaciones sobre Transparencia aceptadas con el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno ⁶⁰	3,30%	5,10%	2,40%

Entre los 28 eventos gestionados por Adif destaca su involucración en el desarrollo de ferias y congresos como Fitur, Global Mobility Call y RailLive, entre otros

3.2.1. Nuestros Grupos de Interés

El Plan Estratégico 2030 ha considerado, mediante la agrupación de diferentes colectivos, **cinco grupos de interés prioritarios**⁶¹.



⁵⁴ Dato agregado Adif y Adif AV

⁵⁵ Dato agregado Adif y Adif AV

⁵⁶ Dato agregado Adif y Adif AV

⁵⁷ Dato agregado Adif y Adif AV

⁵⁸ Dato agregado Adif y Adif AV

⁵⁹ Dato agregado Adif y Adif AV

⁶⁰ Dato agregado Adif y Adif AV

⁶¹ Desarrollado en **Pilar Servicio, Objetivo 4 (PSEV-OE4)**. Aumentar el valor de los activos colaborando con los Grupos de Interés. Relación y Alianzas con GGII para impulsar la actividad ferroviaria (PE2030)

Gobierno e Instituciones

Los Grupos de Interés están formados por el Gobierno e Instituciones Nacionales y Europeas, Administraciones Públicas, especialmente, los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible así como el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, organismos financieros e inversores.

Adif se encuentra adscrita al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que ejerce un rol regulador e inversor, por lo que la Entidad tiene el compromiso de mantener una relación continua basada en la transparencia, a través de una gestión eficaz y sostenible de sus actividades. La relación entre Adif y el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se establece principalmente a través de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. Pero también está en contacto continuo con otras entidades adscritas al mismo, tales como Renfe Operadora y con otros ministerios como el Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social y el Ministerio de Hacienda.

Por otro lado, Adif mantiene una relación con organismos reguladores tales como, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, CNMC, que supervisa y controla el correcto funcionamiento del sector ferroviario y la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, en particular, en el mercado de transporte de viajeros de alta velocidad; el Tribunal de Cuentas y la Intervención General del Estado, con los que establece un contacto reglado según la normativa vigente, y con otros entes como el Defensor del Pueblo, Abogacía del Estado, Entidades de Certificación, Instituto Nacional de Estadística o Universidades y Centros de Estudios Públicos con los que Adif establece convenios de colaboración.

Además, Adif mantiene contacto y participa con diferentes **organismos reguladores y supervisores europeos e internacionales**:



- **RNE (RailNet Europe)**: organización que agrupa a los administradores de infraestructuras ferroviarias y organismos de asignación europeos (IMs/ABs) para colaborar en la planificación y gestión de la capacidad ferroviaria en corredores internacionales y mejora de la calidad y eficiencia, orientada al desarrollo competitivo de tráfico de viajeros y cercanías sobre los mismos.
- Sitio Web: <https://rne.eu/organisation/rne-approach-structure/>
Existe una Red de Ventanillas Únicas de contacto (One Stop Shops – OSS) que representa a cada administrador de infraestructuras en el tráfico internacional, constituyendo un único punto de contacto para toda la ruta internacional de un servicio ferroviario, desde las preguntas iniciales relativas al acceso a la red hasta las solicitudes de surcos internacionales y la revisión de resultados después de un servicio ferroviario.
Sitio Web: <https://rne.eu/organisation/oss-c-oss/>



- **ERA (European Union Agency for Railways)**: para el desarrollo de especificaciones técnicas dirigidas a la interoperabilidad y seguridad. Adif participa en este desarrollo a través de EIM.
Sitio Web: <https://www.era.europa.eu/>

PRIME

Platform of Rail Infrastructure
Managers in Europe

- **PRIME:** plataforma de administradores ferroviarios europeos para el desarrollo del Cuarto Paquete ferroviario, establecida entre la DG MOVE y los administradores de infraestructuras con el objetivo de mejorar la cooperación internacional de los gestores ferroviarios, apoyar la implementación de la política ferroviaria europea y desarrollar evaluaciones comparativas del rendimiento para el intercambio de mejores prácticas. Adif participa en la elaboración de un sistema de indicadores que permita el seguimiento de las principales actividades y la mejora de la gestión.

Sitio Web: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/market/infrastructure-managers-prime_en

Sociedad

La sociedad en su conjunto también es un grupo de interés fundamental, no solo formado por los usuarios y clientes habituales de los operadores ferroviarios y de las estaciones, sino por el impacto que Adif tiene en toda la sociedad.

Adif participa en diferentes **organizaciones de ámbito internacional:**



- **EIM (European Infrastructure Managers):** asociación que aglutina a los más importantes administradores de infraestructuras europeos y que actúa como grupo de interés ante organismos de decisión política y legislativa de la Unión Europea, tales como la Comisión Europea y la Agencia Ferroviaria Europea, y realiza estudios en apoyo de la modernización del sector ferroviario.

Sitio Web: <https://eimrail.org/>



- **UIC (International Union of Railways):** asociación mundial que promueve el transporte ferroviario a nivel global, a través proyectos técnicos, investigación ferroviaria y soluciones estandarizadas.

Sitio Web: <https://uic.org/>

- **AEIEs (Agrupaciones Europeas de Interés Económico):** para el desarrollo de proyectos transfronterizos ligados a Corredores ferroviarios internacionales y Redes Transeuropeas de Transporte (RTE-T).

Personas

Las personas son tanto los operadores ferroviarios, de viajeros y mercancías, como los usuarios finales del tren que reciben y perciben de forma directa la calidad del servicio.

Proveedores, Socios y Aliados

Los proveedores y socios son el conjunto de empresas o instituciones que trabajan junto con Adif para conseguir objetivos comunes. Desde empresas constructoras, consultoras, ingenierías,

proveedores de servicios, mantenimiento, instalaciones, u otras instituciones como aliadas, hacen posible la mejora continua de los servicios que prestan.

La relación con los proveedores se basa en garantizar la transparencia del proceso de contratación y la seguridad jurídica. El procedimiento de contratación se establece a través de la normativa de contratación aplicable, que incluye rigurosos parámetros de selección y articula todos los procedimientos de compras a través de una gestión basada en la transparencia, contemplando todos los procesos y sus posibles incidencias. Para cada proceso de contratación,

Adif lleva a cabo la selección de proveedores en el que estos deben acreditar su solvencia empresarial y técnica, así como el cumplimiento de requisitos sociales y ambientales determinados para cada expediente de contratación. En el proceso de adjudicación, Adif ya ha consolidado la utilización de la licitación electrónica como herramienta esencial en sus procedimientos de contratación.

Nuestra Gente

Todas las personas que forman Adif constituyen el motor del PE2030 como grupo de interés fundamental. La finalidad, facilitar el diálogo con los grupos de interés internos contribuyendo a la consolidación de una cultura propia alineada con los pilares y palancas del PE2030.

Todos los datos de la satisfacción con las acciones de comunicación interna se recogen a través de: encuesta de Clima Laboral (cada dos años), encuestas de participación en todas las actividades que se realizan (jornadas, eventos, sorteos, actividades culturales y deportivas, etc.).

3.2.2. Canales establecidos con los GGII

Con el objetivo de mejorar y aumentar la comunicación con los GGII, la compañía ha incrementado sus relaciones con los medios de comunicación y ha creado un **Portal de Transparencia**. Asimismo, cuenta con un **Portal del Inversor** dentro de su web, donde se publica la información de interés para inversores, dirigida especialmente a los inversores socialmente responsables. Al igual que el año pasado, Adif mantiene su foco en el diálogo con los grupos de interés a través de las redes sociales.

En la **web de Adif**, <https://www.adif.es/inicio>, los grupos de interés e inversores pueden consultar la información más reciente de su interés. El portal incluye enlaces a todas las **newsletter a inversores** publicadas hasta la fecha, y también a otras áreas de la web de Adif, donde los grupos de interés e inversores pueden acceder a las cuentas anuales más actualizadas, y a los informes de gestión o de impacto ambiental.

Los **principales canales de comunicación con los grupos de interés** son: la página web corporativa, las Redes Sociales, las relaciones con los Medios de Comunicación, el Centro de Gestión de Red H24, el Portal de Transparencia y los eventos.

Entre los **canales de comunicación externa** que se utilizan habitualmente en la empresa, se encuentran:

- **Web corporativa:** Página web de Adif (<https://www.adif.es/inicio>)
- **Portal de Transparencia:** activo diariamente con unos 100 expedientes gestionados en 2023 y más 10.000 correos atendidos a través de buzón web
- **Redes sociales:** Twitter (@Adif_es + @InfoAdif); Instagram (@adif_es); LinkedIn (Adif); Facebook (facebook.com/Adif); InfoAdif (@InfoAdif).

- **Eventos:** 16 actos y visitas, 1 inauguración de línea de AV, 11 ferias y congresos (*Fitur, SIL, Global Mobility Call, RailLive*, 2 Jornadas (estaciones y liberalización) con motivo Presidencia UE, Jornada Autopistas Ferroviarias, Jornada HLIM, Exposición y Jornadas Concurso Chamartín en COAM y Colegio de Caminos y *Stem Women Congress*).
- **Tendencias:** + Cercanía + Huella positiva/impacto/contribución + Innovación + Liderazgo + dialogo grupos de interés.
- **Webinars:** Participación en varias decenas de *speaking opportunities* promovidas por la compañía o por terceros.
- **Newsletter:** Puesta en valor en medios y RRSS Boletín mensual de tráfico y otros (Información financiera Adif AV).
- **Podcasts:** La Entidad se encuentra revisando la estrategia a seguir de cara al desarrollo de nuevos contenidos..

Entre los **canales de comunicación interna** que se utilizan habitualmente se encuentran:

- El **portal INICIA** de la Intranet, mediante el cual el personal tiene acceso a toda la información sobre hitos empresariales, estructura de la empresa, noticias de actualidad y sostenibilidad, formación y acceso a la misma, cambios organizativos, portal del empleado y en general cualquier tipo de comunicación corporativa. También es un canal de comunicación con la empresa, mediante el uso de los buzones: buzón ético, buzón de sugerencias, buzón de ideas para la mejora.

En 2023, se enviaron a través de Teams 135 tarjetas, herramienta que tienen a su disposición todos los empleados de Adif. Además, existen 91 espacios de comunicación (67 publicados y 24 en construcción)

- **Boletín semanal de INICIA.**
- **Newsletter** de las áreas de actividad que se envían periódicamente a todos los trabajadores.
- **Datos de la satisfacción con las acciones de comunicación interna** se recogen a través de: Encuesta de Clima Laboral (cada dos años); encuestas de participación en todas las actividades que se realizan: jornadas, eventos, sorteos, actividades culturales y deportivas, etc.
- **Jornadas de Comunicación Interna, reuniones** con la estructura de dirección y apoyo, **Telegram, boletines**, etc.
- **Campañas de comunicación o sensibilización** en temas específicos que son publicadas en la intranet, y que abarcan todos los ámbitos de la empresa: campañas de medicina preventiva, informes de gestión, prevención de riesgos laborales, seguridad en la circulación, calidad y medioambiente o formación entre otros.

A través del espacio INICIA se han realizado un total de 41 comunicaciones relacionadas con la sostenibilidad para concienciar sobre la Agenda 2023, igualdad, eficiencia energética y cambio climático, entre otros asuntos

GRUPOS DE INTERÉS

CANALES ESTABLECIDOS

- Comunicación continua a través de los organismos competentes

GOBIERNO E INSTITUCIONES

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible; Administración Pública, Organizaciones financieras; Organismos reguladores y supervisores e Inversores

- Reuniones de seguimiento o para proyectos concretos
- Convenios Administrativos
- Portal del inversor en la web corporativa
- Grupos de WhatsApp
- Jornadas y eventos: actos, ferias, encuentros informativos, viajes con prensa, etc.

PERSONAS

Usuarios y clientes externos del sistema ferroviario (estaciones y operadores ferroviarios), operadores ferroviarios (de viajeros y mercancías)

- Oficinas de Atención al Cliente en las estaciones de Adif (atención personalizada, gestión de reclamaciones y sugerencias, etc.)
- Encuestas anuales de satisfacción a viajeros y a arrendatarios de los locales comerciales situados en las estaciones de Adif
- Teléfonos de información y correo electrónico
- Convenios y acuerdos
- Mecanismos de reclamación y sugerencias (aplicación informática RECLAMA, libros de reclamaciones, etc.)
- Reuniones con representantes de grupos de ciudadanos interesados en la gestión de la infraestructura ferroviaria en su localidad
- Portal de Transparencia
- Buzón de comunicación Web
- Redes Sociales
- Jornadas/actos/eventos/ferias
- Grupos de WhatsApp
- Canal App Adif (información en tiempo real del estado de la red y horarios)

PROVEEDORES, SOCIOS DE NEGOCIO Y ALIADOS

Empresas y asociaciones empresariales (competidores); Centros de Investigación; Centros de formación

- Comunicación vía correo electrónico o telefónica
- Convenios de colaboración
- Portal de Licitación Electrónica
- Acuerdos y colaboraciones sectoriales
- Asambleas generales y europeas, delegaciones internacionales
- Eventos y foros especializados
- Correo electrónico o teléfono
- Jornadas/actos/eventos/ferias
- Encuentros informativos

SOCIEDAD

- Informes anuales de Adif y otras publicaciones.

<p>Ciudadanos, asociaciones, ONG, organizaciones europeas e internacionales, prescriptores de opinión e influenciadores en medios y RRSS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Información permanente a través de los medios de comunicación • Comunicación web • Redes Sociales • Portal de Transparencia • Grupos de WhatsApp, correo electrónico, teléfono, etc. • Jornadas/eventos/actos/ferias/encuentros informativos
<p>NUESTRA GENTE Empleados, clientes internos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Portal corporativo INICIA • Comités de representación de los trabajadores de Adif • Encuestas de clima laboral y de compromiso con Adif • Comunicaciones internas • Información sobre cursos de formación • Buzón de sugerencias • Buzón de iniciativas para la mejora

3.2.3. Acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales y profesionales



Durante 2023, para el mejor cumplimiento de sus fines, se establece una comparativa del **número de acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales y profesionales tanto firmados como en vigor** suscritos por Adif, como se expondrá en el apartado 4.3.3. Relaciones Laborales.

En 2023 Adif tiene en vigor 270 acuerdos y convenios con organizaciones, asociaciones sectoriales y profesionales

Número de acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales y profesionales

		Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
En vigor	Adif + Otros	164	198	183

		Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
	Adif + Adif AV + Otros	56	79	80
	Adif + Adif AV	19	19	7
Firmados	Adif + Otros	37	44	62
	Adif + Adif AV+ Otros	14	25	14
	Adif + Adif AV	0	0	0

3.3. Análisis de Materialidad^{62 63}

Adif, en un ejercicio de compromiso con sus grupos de interés, busca lograr un enfoque de gestión basado en la responsabilidad ante la sociedad. La Entidad entiende por grupo de interés a cualquier colectivo social que pueda verse afectado por el desarrollo de la actividad de la empresa y/o que pueda influir sobre la actividad de la misma. Estos se identifican y determinan en el PE2030.



Durante el ejercicio 2022 se realizó un nuevo análisis de doble materialidad (financiera y de impacto), con el fin de dar respuesta a las novedades regulatorias acontecidas, adoptando un nuevo enfoque y evaluando un nuevo universo de temas clave. Este análisis se actualiza con carácter bianual, por lo que en 2023 se encuentra vigente el elaborado para el ejercicio 2022. De cara a la adaptación a la nueva normativa en materia de Sostenibilidad, en 2024 se prevé realizar un estudio de doble materialidad, según los requerimientos establecidos en las nuevas Normas Europeas de Información en Sostenibilidad (NEIS).

En primer lugar, se ha identificado un listado de temas relevantes, para evaluar en base al exhaustivo análisis de diferentes fuentes de información externas entre las que se contemplan marcos de reporting como GRI, la Ley 11/2018 y *papers* sectoriales. Adicionalmente se han considerado fuentes de información del sector público y del sector ferroviario. En base a esto, se ha llevado a cabo una primera aproximación al concepto de doble enfoque de materialidad,

⁶² Contenido vinculado al indicador **GRI 3-1**: Proceso de determinación de los temas materiales

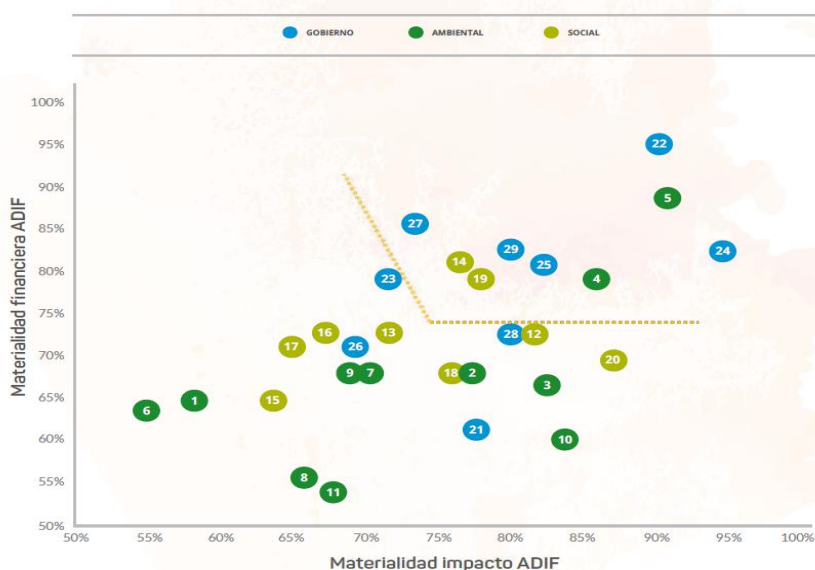
⁶³ Contenido vinculado al indicador **GRI 3-2**: Lista de temas materiales

considerando conceptos como la materialidad financiera y la materialidad de impacto, mediante encuestas realizadas a los distintos grupos de interés. Este ejercicio, permitirá identificar los temas materiales y contextualizar la información que se desarrollará en el presente Informe de Gestión, y de manera adicional, facilitará la identificación de potenciales riesgos y oportunidades para Adif.

El listado resultante se ha organizado por ámbito Ambiental, Social y de Gobernanza se conforma de **11 bloques** que engloban **29 asuntos relevantes** y encontramos las principales diferencias con respecto al análisis de 2020 en el fin de la crisis sanitaria vivida a causa de la COVID-19.

Relevancia Alta		Relevancia Media		Relevancia Baja	
22	PROCESO DE LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS	12	SALUD Y SEGURIDAD LABORAL	21	CIBESSEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE DATOS
5	MOVILIDAD SOSTENIBLE	28	ÉTICA Y LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN	7	PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD
24	DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA	23	GESTIÓN RESPONSABLE DE LA CADENA DE SUMINISTRO	9	MATERIAS PRIMAS
4	DESARROLLO DE CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES	3	PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE	17	RESPECTO Y PROMOCIÓN DE LOS DERECHOS HUMANOS
25	RELACIÓN CON LOS GRUPOS DE INTERÉS	2	MITIGACIÓN DE EMISIONES	15	LIBERTAD DE ASOCIACIÓN
29	CUMPLIMIENTO Y TRANSPARENCIA	13	REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES Y DISCRIMINACIONES	1	EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO Y OTROS GASES CONTAMINANTES
27	ESTRATEGIA Y BUEN GOBIERNO	18	IMPACTO EN LA COMUNIDAD	11	CONSUMO Y GESTIÓN DE RESIDUOS
19	RELACIONES CON LOS CLIENTES	10	CONSUMO ENERGÉTICO	8	ECONOMÍA CIRCULAR
14	FORMACIÓN EN LOS EMPLEADOS	26	RIESGOS Y OPORTUNIDADES RELACIONADOS CON EL CLIMA	6	CONSUMO Y GESTIÓN DEL AGUA
20	ACCESIBILIDAD DE LAS INSTALACIONES	16	CONCILIACIÓN Y DESCONEXIÓN		

■ GOBIERNO
 ■ AMBIENTAL
 ■ SOCIAL



La preocupación por los temas vinculados con la COVID-19 se reflejó en el análisis de **materialidad de 2020**, donde los temas de índole **social** tomaban una mayor relevancia. No obstante, en el análisis realizado para el ejercicio 2022 muestra una mayor concienciación de manera equilibrada por los tres ámbitos Ambiental, Social y de Gobernanza, poniéndose el foco en los temas de **gobernanza y sociales**.

Esto se apreciaría en el tema relacionado con la Seguridad Integral, que pasa de una relevancia alta a estabilizarse hacia un grado de materialidad intermedio. Además, cabe destacar que los temas del **ámbito social** que mayor relevancia han cobrado para este ejercicio han sido la **accesibilidad de las instalaciones**, la **formación de los empleados**, y las **relaciones con los clientes**.

Así, en el análisis llevado a cabo en el ejercicio 2022, los tres asuntos que muestran una relevancia significativamente por encima del resto, tanto por separado a nivel de impacto y a nivel financiero, como de manera conjunta, son el **proceso de liberalización** del transporte de viajeros, **movilidad sostenible** y el **desarrollo de infraestructura**.

Por último, cabe destacar que en el resultado global se aprecia un mayor interés por los asuntos ambientales, frente al análisis realizado para el ejercicio 2020, pero este bloque aún carece de madurez. Por ello, presentan un **mayor grado de materialidad** los temas de los **ámbitos de gobernanza y social frente al ambiental**, en línea con lo observado en el sector, a pesar del incremento en exigencias regulatorias y tendencias legislativas.

3.4. Integración de la Agenda 2030 en Adif

3.4.1. Informe progreso Desarrollo Sostenible 2023

En términos generales, y de acuerdo con los últimos análisis publicados, España va en línea con los avances que está haciendo la Unión Europea para dar cumplimiento a la Agenda 2030. Según la edición de 2023 del **SDG Index and Dashboard Report**, a nivel mundial **España** se mantiene en **el puesto 16 en un ranking de 166 países**, si bien la **puntuación del índice SDG de mejora levemente a 80,4** (79,9 en 2022). En general, los resultados constatan una tendencia general de mejora, pero se observa una disminución del crecimiento en los distintos paneles. Esto se debe, principalmente, a que las puntuaciones en general son altas, situándose en torno a los 75 sobre 100, o llegando en algunos casos a situarse al borde del 100. Los resultados ponen de manifiesto los importantes esfuerzos que se están realizando en España para aplicar políticas que nos permitan seguir avanzando, aunque sea de forma lenta, para llegar a las ansiadas metas que marca la Agenda 2030.⁶⁴

España mantiene un puesto alto en este compromiso -entre los 16 primeros países-, esencialmente por contar con estructuras específicas y estrategias para incorporar de manera transversal los ODS en las políticas públicas.⁶⁵

⁶⁴Enlace al informe: <https://s3.amazonaws.com/sustainabledevelopment.report/2023/sustainable-development-report-2023.pdf>

⁶⁵ <https://dashboards.sdgindex.org/chapters/part-2-the-sdg-index-and-dashboards>



3.4.2. Retos globales y Agenda 2030

El **Plan de Acción Nacional** para la implementación de la Agenda 2030 es un documento que recoge las actuaciones realizadas por parte de todos los actores involucrados y además compromete acciones inmediatas, una estructura de gobernanza coral y reforzada, al más alto nivel del gobierno, y un compromiso de crear una estrategia ambiciosa de desarrollo sostenible participada y consensuada entre todos los actores y niveles de gobierno de España.


Adif AV se alinea mediante su Plan Estratégico 2030 y sus iniciativas con la Agenda 2030 a través de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que constituye la hoja de ruta que guiará las actuaciones en materia de transportes y movilidad en los próximos diez años, así como con el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible (se ha pospuesto su aprobación a 2024).

La Entidad firmó un **Convenio Marco de colaboración con la Secretaría de Estado para la Agenda 2030** en el marco de los ámbitos de actuación y competenciales en las siguientes materias:

- Intercambio de buenas prácticas en la implementación de los ODS y sus metas.
- Alineación de la Estrategia general del Gobierno con los modelos de negocio de las empresas públicas estatales en materia de ODS y Agenda 2030.
- Proyectos conjuntos relacionados con ODS, incluyendo certificaciones de bienes y servicios.
- Acciones que contribuyan a la difusión y consecución de los ODS, incluyendo posibles vías cruzadas de comunicación a través de los diferentes soportes existentes.
- Acciones formativas sobre los ODS.
- Otras acciones relacionadas con la implementación de la Agenda 2030.

Adif y Adif Alta Velocidad han asumido la Vicepresidencia del Grupo de Trabajo del Convenio Marco de Colaboración entre la Secretaría de Estado para la Agenda 2030 y las sociedades estatales. En la reunión de dicho Grupo, celebrada en diciembre de 2022 en la sede del Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030, se acordó por unanimidad nombrar como vicepresidentas a María Isabel Gómez, subdirectora del Plan Estratégico de Adif y Adif AV, y a Rocío Beltrán, responsable de la unidad de RSC de Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España (ISDEFE).

3.5. Plan Estratégico 2030 y los ODS

Principales Hitos: <ul style="list-style-type: none"> • Vicepresidencia del Grupo de Trabajo Seguimiento Agenda 2030 • Implementación del PE 2030 y su alineamiento con la Agenda 2030 y la estrategia gubernamental • Profundización en un piloto del Gobierno del Dato (Proyecto DATA 4.0) para la ayuda de la toma de decisiones estratégicas 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> • La desviación o incumplimiento de la estrategia aprobada debido al entorno cambiante o situaciones extraordinarias. El incumplimiento podría suponer incidencias en la reputación de la Entidad. • Riesgo operativo: Existe un riesgo asociado a la calidad y fiabilidad de la información obtenida para la toma de decisiones, asociada a las múltiples fuentes de información y la falta de automatización. Este riesgo, en caso de materializarse, podría suponer un impacto económico y reputacional para la Entidad. 	Contribución a los ODS: 
Nuestros compromisos: <ul style="list-style-type: none"> • Ser referente en la contribución a la transición energética - Desarrollar una comunidad energética (OE.1) • Luchar contra los efectos del cambio climático – Objetivo Emisiones netas 0 en 2050 (OE.2) • Recuperar la naturaleza y la biodiversidad (OE.3) • Promover una cultura de sensibilización frente al cambio climático (OE.4) • Generar un impacto social positivo en favor de la cohesión e inclusión social (OE.5) • Alcanzar nuevas líneas de ingresos a través de las oportunidades de la transición energética – contribuir al desarrollo de las finanzas sostenibles (OE.6) <p>En el apartado 3.4.2. Retos, desafíos y principales metas del PE2030 se detallan las principales metas de la Entidad.</p>		

El Plan Estratégico de Adif (PE2030) es la guía de referencia y llave del futuro que brinda la planificación y las herramientas para hacer frente a los desafíos y retos que plantean tanto el entorno como el contexto interno de las compañías.

Los **Valores** en el Plan Estratégico 2030 **son los compromisos de la Entidad**, tal y como se muestra a continuación:



Este Plan se alinea con las iniciativas gubernamentales existentes con el principal objetivo de ser coherente y maximizar los resultados al participar de una estrategia común. Se ha buscado el alineamiento con los Fondos Europeos, el Plan de España para la Recuperación y Resiliencia, la Estrategia Nacional de Largo Plazo España 2050, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del MITMS y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas.⁶⁶

La formulación estratégica se obtiene como resultado del análisis interno y externo, la comprensión de los desafíos y retos que se deben afrontar y el alineamiento de ésta con las estrategias institucionales nacionales, europeas e internacionales

Adif actualiza su Plan Estratégico 2030 a través de sus compromisos, basándose tanto en el cumplimiento reglamentario (estándares internacionales y ODS materiales) como con el objetivo principal de la seguridad, pero también con las metas de avanzar hacia una movilidad

⁶⁶ Contenido vinculado al indicador **2-2**: Declaración sobre la estrategia de desarrollo sostenible

más sostenible, competitiva e intermodal, persiguiendo la estabilidad de la de inversión pública y maximizando el impacto de las infraestructuras ferroviarias en el crecimiento económico.

La Comunicación, palanca para la labor de difusión, comprensión e interiorización del PE2030

La arquitectura del PE2030 mantiene por tanto el siguiente esquema de personas, pilares y palancas las personas son el motor que hace posible el diseño, desarrollo, despliegue y cohesión de todas las piezas del PE2030. Ellas cimentan los pilares fundamentales y cruciales de la organización (seguridad, servicio, sostenibilidad y orientación a resultados) y son las que accionan las palancas que hacen posible el cambio a través de:

- La **comunicación** pretende dotar a todos los grupos de interés de la cultura y los valores corporativos de la Entidad.
- La **innovación** se desarrolla en todos los aspectos de la actividad de la Entidad alcanzando a elementos físicos, procesos, procedimientos e ideas, encaminando a realizar la labor más fácil, en menor tiempo, con la necesidad de menos recursos posibilitando el aumento del tiempo libre y obteniendo mejores resultados para la sociedad.
- La **transformación digital** como proceso estratégico que posibilita el cambio de procesos, cultura y organización en base al aprovechamiento de la tecnología.

A través de la formulación estratégica, se realiza una reflexión profunda de cuál es el propósito de Adif con respecto a su papel en la sociedad y cuáles deben ser los compromisos adquiridos por la organización para defender su papel y contribución al desarrollo económico, social y medioambiental del país.

El PE2030 cuenta con un Cuadro de Mando Operacional con más de 100 iniciativas estratégicas y KPIs asociados

Dentro de cada pilar se trabaja en diferentes iniciativas, como el plan de actualización y mejora de la seguridad en la circulación o plan de protección de infraestructuras críticas en el **Pilar de Seguridad**, el proyecto de despliegue 4G o proyecto de nuevo modelo de mantenimiento en el **Pilar Servicio**, y proyecto de revisión y actualización del Sistema de Gestión, entre otros muchos. En cuanto a **Palanca de Transformación Digital**, habría que destacar el plan integral de gestión de personas o el plan de transformación de puestos de trabajo.



La política estratégica llevada a cabo desde el PE2030 se desarrolla a partir de:

1. Iniciativas que contribuyen a los ODS
2. Construcción de infraestructuras resilientes, inclusivas y sostenibles
3. Fomento de la innovación y el intraemprendimiento
4. Creación de iniciativas conjuntas con empresas del sector a través de proyectos de “compras públicas responsables”
5. Acciones que mitiguen los efectos del cambio climático, la innovación sostenible y la evolución hacia un modelo de economía circular
6. Plan de Internacionalización del Transporte y las Infraestructuras
7. Colaboraciones con actores del tercer sector potenciando las iniciativas de co-creación de valor con asociaciones, fundaciones y ONG

3.5.1. Estrategia empresarial

En consecuencia con nuestro posicionamiento en la sociedad somos coherentes en nuestro Plan Estratégico con:



Como fruto de la materialización del Plan Estratégico 2030, la Entidad se ha marcado distintos Objetivos Estratégicos (OE, en adelante) vinculados a los 4 pilares que lo conforman. Es por ello que, durante el documento, se encontrarán diferentes referencias y alusiones a dichos objetivos, que seguirán la siguiente nomenclatura:

Pilares que conforman el Plan Estratégico















Pilar	Código
Seguridad	PSEG
Servicio	PSEV
Sostenibilidad	PSOS
Orientación a resultados	POAR

De manera que cada uno de dichos pilares contiene los siguientes **Objetivos Estratégicos, (27 OE).**



Objetivos estratégicos (OE) Pilar Seguridad (PSEG)

Objetivo	Descripción	ODS	Código
1.Mantener altos niveles de	<i>Seguir realizando una gestión segura de la circulación, potenciando la cultura de seguridad en la entidad a través de nuevos procesos,</i>		PSEG-OE1

seguridad en la circulación	<i>sistemas y tecnologías en las que prime la proactividad y la mejora continua, para eliminar los accidentes y precursores de los mismos</i>		
2. Asegurar altos niveles de ciberresiliencia	<i>Consolidar la integridad, disponibilidad y confidencialidad de los sistemas de información de Adif, protegiéndolos de posibles ciberataques</i>	 	PSEG-OE2
3. Mejorar la resiliencia de las infraestructuras e impulsar la seguridad ante actos de interferencia voluntaria en el sistema ferroviario y las situaciones de emergencia.	<i>Configurar y desarrollar infraestructuras resilientes frente a posibles actos de interferencia voluntaria en el sistema ferroviario, amenazas y situaciones de emergencia (ataques terroristas, amenazas climáticas, entre otras), para garantizar la integridad de las personas y la continuidad de las operaciones</i>	   	PSEG-OE3
4. Garantizar un entorno laboral seguro y saludable	<i>Garantizar la seguridad y salud de los trabajadores potenciando las medidas de prevención y mejorando los procesos y condiciones de trabajo, también en cuanto al trabajo a distancia. De esta forma, reducir al máximo o eliminar la accidentabilidad laboral</i>	  	PSEG-OE4
5. Adaptar las operaciones a las pandemias y emergencias	<i>Transformar y rediseñar las operaciones de Adif y Adif AV para hacer frente a situaciones de pandemia o crisis sanitarias en el medio y largo plazo, incluyendo los efectos estructurales directos, pero también los cambios en los hábitos y requerimientos de los grupos de interés, evitando así la posibilidad de interrupciones en la operación y actividad.</i>	 	PSEG-OE5
6. Reformar la protección ambiental	<i>Continuar fomentando una actividad que asegure una seguridad ambiental integral, de tal forma que se realicen medidas preventivas que mitiguen las amenazas y se reduzcan los riesgos e impactos ambientales derivados de los efectos producidos por la presencia en el entorno</i>	  	PSEG-OE6



Objetivos estratégicos (OE) Pilar Servicio (PSEV)






Objetivo	Descripción	ODS	Código
1. Impulsar el transporte multimodal	<i>Desarrollar y gestionar infraestructuras que faciliten la integración de diferentes modos de transporte tanto en el ámbito de viajeros como mercancías; con especial foco en modos alternativos y sostenibles.</i>	    	PSEV-OE1
2. Focalizar los servicios en las personas y en base a los datos	<i>Garantizar el alineamiento de los servicios con las necesidades y expectativas de los usuarios y grupos de interés, adaptándolos a las nuevas tendencias de movilidad y desde una perspectiva data-</i>	  	PSEV-OE2

	<i>driven; mejorando la calidad de los servicios percibida por la sociedad.</i>		
3. Maximizar la digitalización y conectividad de la red	<i>Configurar y desarrollar una infraestructura digital y conectada capaz de ofrecer servicios digitales y conformar una red inteligente y segura; necesaria para desplegar nuevas tecnologías como el ATO, entre otras.</i>		PSEV-OE3
4. Aumentar el valor de los activos colaborando con los grupos de interés	<i>Apostar por colaboraciones fructíferas con los GGII, incrementando el valor de los activos de Adif y Adif AV como resultado de las alianzas con instituciones públicas y actores clave de carácter privado. De tal manera, favorecer el desarrollo y ejecución de proyectos en colaboración con otros agentes para impulsar la actividad ferroviaria.</i>		PSEV-OE4
5. Incrementar cuota modal transporte de mercancías	<i>Aumentar la cuota modal del transporte de mercancías incrementando el grado de participación en la gestión y explotación de servicios para el transporte de mercancías por parte de otros agentes y ofreciendo servicios de valor añadido; así como posicionando el transporte de mercancías por ferrocarril como el modo de transporte más sostenible.</i>		PSEV-OE5
6. Aprovechar las oportunidades de la liberalización del transporte ferroviario	<i>Diseñar y llevar a cabo actuaciones destinadas a aprovechar las oportunidades derivadas de un proceso de liberalización exitoso que garantice una oferta de servicios más eficiente, de calidad, integradora e inclusiva para los GGII.</i>		PSEV-OE6
7. Aumentar las prestaciones y la calidad de la red	<i>Incrementar las prestaciones y calidad de la red para facilitar los planes de negocio de los operadores y promover una amplia oferta de servicios de calidad y ajustada a las necesidades y expectativas de los GGII; impulsando de tal manera la competitividad del ferrocarril y el tráfico de pasajeros y mercancías.</i>		PSEV-OE7
8. Desarrollar estaciones como centros de movilidad y vida que fomenten la integración de la propia estación con la ciudad	<i>Configurar las estaciones de Adif y Adif AV como hubs de movilidad sostenible integrados como parte de una comunidad al servicio de las personas. Estaciones como centros de referencia para la sociedad.</i>		PSEV-OE8








Objetivos estratégicos (OE) Pilar Sostenibilidad (PSOS)

Objetivo	Descripción	ODS	Código
----------	-------------	-----	--------

<p>1. Ser referente en la contribución a la transición energética. Desarrollar una comunidad energética</p>	<p><i>Contribuir de forma líder a disminuir el impacto medioambiental a través de la electrificación del transporte, una gestión más eficiente de la energía, el aprovisionamiento de energía renovable y la utilización de otros materiales sostenibles y reciclados.</i></p>		<p>PSOS-OE1</p>
<p>2. Luchar contra los efectos del cambio climático</p>	<p><i>Afianzar el compromiso de Adif y Adif AV en la lucha contra el cambio climático destinando acciones encaminadas hacia la neutralidad climática en 2050 en alineación con la Estrategia Europea.</i></p>		<p>PSOS-OE2</p>
<p>3. Recuperar la Biodiversidad y la naturaleza</p>	<p><i>Garantizar la protección de la naturaleza y desarrollar medidas que contribuyan a revertir la degradación de los ecosistemas, reduciendo la presión ejercida sobre la biodiversidad.</i></p>		<p>PSOS-OE3</p>
<p>4. Promover una cultura de sensibilización frente al cambio climático</p>	<p><i>Aumentar la concienciación y sensibilización de los GGII internos y externos en materia de lucha contra el cambio climático configurando una cultura que promocióne el ferrocarril como modo de transporte más sostenible, favorezca la eficiencia energética y trabaje en reducir la huella de carbono. Así mismo fomentar el uso de un sistema económico y social que apueste por la optimización de recursos a través de alternativas que promuevan modelos de economía circular.</i></p>		<p>PSOS-OE4</p>
<p>5. Generar Impacto social positivo en favor de la cohesión e inclusión social</p>	<p><i>Contribuir de manera tangible a la consecución del cumplimiento de los ODS de Naciones Unidas, así como la Agenda 2030, como vía para canalizar el impacto social positivo de Adif y Adif AV y en favor de la cohesión e inclusión social. Especial foco en el bienestar de las personas (ODS3), desarrollo socioeconómico inclusivo y sostenible (ODS8), la conectividad (ODS11), la lucha contra el cambio climático (ODS13), la igualdad de género (ODS5), la innovación y modernización tecnológica (ODS9) y la colaboración con los GGII (ODS17)</i></p>		<p>PSOS-OE5</p>
<p>6. Alcanzar nuevas líneas de ingresos a través de las oportunidades de la transición energética – contribuir al desarrollo de finanzas sostenibles</p>	<p><i>Lograr el desarrollo de nuevas líneas de negocio derivadas de oportunidades de inversión en sistemas de autoconsumo que permitan a Adif y Adif AV obtener una mayor independencia energética.</i></p>		<p>PSOS-OE6</p>



Objetivos estratégicos (OE) Pilar Orientación a resultados (POAR)⁶⁷

Objetivo	Descripción	ODS	Código
1. Alcanzar la viabilidad de negocio de la Entidad	<i>Obtener un resultado de explotación equilibrado para cada una de las áreas de actividad de la Entidad, aumentando los ingresos y captando de modo eficiente los recursos financieros necesarios</i>		POAR-OE1
2. Optimización de la financiación de proyectos y actividades a través del Fondo de Recuperación Europeo	<i>Obtener financiación del Fondo de Recuperación Europeo creado en respuesta a la crisis generada por la COVID-19, y para el desarrollo de proyectos alineados con el objetivo de la UE de una Europa verde, digital e inclusiva</i>		POAR-OE2
5. Consolidar la proyección internacional de la Entidad	<i>Exportar el know-how de Adif y Adif AV respecto a la gestión de redes ferroviarias, sobre todo en relación con la alta velocidad, permitiendo la participación de la Entidad en nuevos proyectos a nivel global y posicionándola como referente internacional dentro del sector</i>		POAR-OE5
6. Velar para que la presencia de Adif y Adif AV en las diferentes entidades en las que se participa de manera que puedan obtenerse sinergias y beneficios en la gestión para estas E.P.E.	<i>Optimizar la participación y la presencia de Adif y Adif AV en las diferentes entidades en las que se participa de manera que puedan obtenerse sinergias y beneficios en la gestión para estas E.P.E.</i>		POAR-OE6
7. Transformar la organización ante el nuevo contexto tecnológico y de mercado	<i>Configurar y adaptar los roles y habilidades de las personas de la organización al nuevo contexto del del mercado -liberalización, disrupción tecnológica, relevancia de la innovación y cuidado del medio ambiente; facilitando y optimizando el desempeño laboral</i>		POAR-OE7

Para la **consecución de los Objetivos Estratégicos** establecidos en el Plan Estratégico 2030 se definen una serie de **Iniciativas Estratégicas (IE)** que guardan relación e impactan en la actividad a desarrollar por las diferentes áreas de la Entidad. Estas iniciativas estratégicas pueden estar agrupadas en Planes cuando la agrupación de estas contribuye en conjunto a unos objetivos

⁶⁷ Por decisión interna se ha decidido no hacer referencia a los OE 3 y 4 del Pilar Orientación a Resultados

comunes, o bien, pueden depender exclusivamente de los pilares y funcionar de forma independiente.

Respecto a las iniciativas estratégicas (IE), se han diseñado bajo las mismas premisas o formatos y buscan, tanto alinearse con los cuadros de mando existentes en Adif, como demostrar su contribución a los ODS y resto de políticas nacionales y supranacionales que constituyen el contexto de este plan. Se ha tratado de focalizarlas en las expectativas de los Grupos de Interés, en los retos internos de la empresa y en los desafíos globales, relacionados con el desarrollo sostenible, como respuesta a unos retos que afectan a la totalidad de la organización. A cierre de 2023 se han planteado **107 iniciativas estratégicas**, que responden a un objetivo concreto y a un pilar establecido en la arquitectura del Plan, respecto a los pilares de Seguridad, Servicio, Sostenibilidad y Orientación a Resultados y a las palancas de Comunicación, Motor Personas, Innovación y Transformación Digital.

Uno de los objetivos principales del pilar de seguridad del Plan Estratégico 2030 es mejorar la resiliencia de las infraestructuras e impulsar la seguridad

En definitiva, el PE2030 es un plan vivo, con un enfoque práctico, orientado a las iniciativas estratégicas y buscando la involucración y complicidad de toda la organización. Para cada iniciativa propuesta, se definen las acciones a llevar a cabo con una planificación y unos indicadores de seguimiento asociados a la misma que se reportan de forma trimestral.

Dada la transversalidad de las iniciativas estratégicas, para su implementación se precisa de todas las áreas de la organización. Por ello en cada iniciativa se detalla la organización del líder, así como su función, quien coordina cada iniciativa y quien es el responsable de liderarla y cada una de ellas está alineada con los objetivos estratégicos y tácticos, así como los indicadores de gestión vinculados tanto los considerados como generales de las entidades como de área que se trasladan a incentivos personales. Los datos obtenidos se muestran en un *dashboard* configurando el panel de evolución de seguimiento de las entidades.



En lo que respecta a los retos, señalar que los principales retos a los que se enfrenta la Entidad son los que siguen a continuación, siendo detallados a lo largo del informe:

- **Relevo generacional⁶⁸**

Adif tiene un importante reto al que enfrentarse, tanto en la actualidad como en los próximos años: el rejuvenecimiento de su plantilla y la transferencia de conocimiento en

⁶⁸ En el capítulo [4. Nuestra Gente](#) se expone información en detalle

puestos clave. En este sentido, se han puesto en marcha iniciativas como la jubilación parcial, con el objetivo de acelerar el relevo generacional sin perder el conocimiento y la experiencia, que son fundamentales en la buena marcha y gestión eficaz de la empresa.

En febrero de 2023 se publicó en la intranet de Adif la Circular de Jubilación Parcial 2023, complementada al mes siguiente por un anexo.

Las principales actuaciones que han ocurrido son:

- El porcentaje de empleados menores de 35 años, ha pasado del 8,71% en 2021 al 16,02% en 2023.
- Jubilaciones Parciales: 1.237 Personas se encuentran en situación de Jubilación Parcial a finales de 2023.
- Ingresos OEP: En 2023 han ingresado 1.327 nuevos empleados en Adif, procedentes de Oferta de Empleo Pública.

- **Liberalización del transporte de viajeros**⁶⁹

Durante el año 2023 se ha continuado con los plazos marcados en los distintos Acuerdos Marcos firmados con las empresas ferroviarias para la asignación de capacidad. España se ha convertido en el primer país europeo con tres compañías ferroviarias prestando servicios de alta velocidad. (Ver apartado: 6.2. Servicio prestado.)

- **Fondos de Recuperación y Resiliencia (Fondos MRR)**⁷⁰

Se pretende contribuir a una financiación sostenible dirigiendo la gestión de los fondos comunitarios y ayudas financieras comunitarias para proyectos de inversión en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte ferroviario: Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), Mecanismo Conectar Europa (CEF, por sus siglas en inglés) y Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR), fundamentalmente. Esta gestión incluye:

- Elaborar y aprobar, entre otros aspectos, las operaciones a financiar, las solicitudes de ayuda y reembolso y los informes de seguimiento de cada actuación cofinanciada.
- Supervisar, principalmente, las propuestas de asignación de los expedientes a cofinanciar, así como sus incidencias medioambientales, técnicas y jurídicas; y las respuestas a preguntas parlamentarias de su ámbito.

Dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) Adif y Adif AV participan con más de 5.800 M€ y cuatro líneas de inversión. La Dirección de Estaciones de Viajeros tiene actuaciones en los siguientes componentes y líneas de inversión para Adif AV:

- **Componente 1 - Iniciativa 3: “Cercanías y Movilidad Urbana”:** Se llevan a cabo actuaciones de mejora de calidad y fiabilidad del servicio de cercanías. Para ello se han llevado a cabo en 2023 2 obras por más de 70,55 M€ y se ha adjudicado una tercera de 2,83 M€.

⁶⁹ En el apartado Asistencia Otorgada, se expone información en detalle

⁷⁰ En el apartado [8.5. Información Fondos MRR aplicables](#) a proyectos sostenibles se exponen las actuaciones desarrolladas.

- **Componente 6 - Iniciativa 1: “Red Nacional de Transporte”:** Desarrollo de los Corredores Europeos. En 2023 se ha iniciado la contratación de una obra de construcción de 23,61 M€ y se ha finalizado otra obra de 0,5M€.

3.5.2. Retos, desafíos y principales metas del PE2030

El PE2030 se alinea con las iniciativas gubernamentales existentes con el principal objetivo de ser coherente y maximizar los resultados al participar de una estrategia común. Se ha buscado el alineamiento con:

- Los Fondos Europeos
- El Plan de España para la Recuperación y Resiliencia, directrices:
 - España Verde, España Digital, España sin brechas de Género, España Cohesionada e Inclusiva.
- La Estrategia Nacional de Largo Plazo. España 2050, cuyo desafío más relevante es:
 - Que la Entidad se convierta en una sociedad neutra en carbono, sostenible y resiliente al cambio climático.
- La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del MITMS a través de la realización de las siguientes actividades:
 1. Alineamiento con los compromisos europeos e internacionales (Objetivos de Desarrollo Sostenible, descarbonización, etc.).
 2. Herramienta de política económica y derechos sociales.
 3. Reorientación de prioridades de inversión (sostenibilidad, digitalización).
 4. Enfoque integrador. Gobernanza.
 5. Participación, para dar la máxima legitimidad a la estrategia.
 6. Aborda la movilidad de personas y de mercancías.
 7. Transición justa sin colectivos, territorios ni sectores económicos que se queden atrás.

3.5.3. ODS en Adif




La Entidad tiene como propósito “Operar una red ferroviaria comprometida con los ODS”. Para ello, se trabaja por proporcionar una **red ferroviaria segura, fiable y eficiente** para todos, siendo la sostenibilidad uno de los pilares fundamentales. La necesidad de un modelo de movilidad de bajas emisiones y mayor eficiencia, de preservar los recursos naturales, de impulsar un desarrollo económico que sea socialmente integrador, y de mejorar la seguridad y la salud de los ciudadanos son solo algunos de los retos propuestos a abordar por Adif.

Una vez analizada la contribución de las iniciativas estratégicas al cumplimiento de los ODS, se puede concluir que ODS se ve más impactado en el desarrollo del PE2030, así como el cumplimiento de metas específicas medidas a través de indicadores pertenecientes a la Entidad.

Los **ODS con un mayor grado de impacto** por la implantación de las iniciativas estratégicas son:



- Adif contribuye formando a empleados y proveedores en materia de eficiencia energética y estableciendo pautas de ahorro y consumo en oficinas.
- Favorece el uso de la bicicleta y del ferrocarril en los desplazamientos de empleados, proveedores, y en la distribución de productos y servicios de la empresa fomentando la movilidad sostenible.
- Estamos sustituyendo paulatinamente el uso de energía fósil por energía renovable, con la electrificación de las actividades y operaciones de la empresa.

	<ul style="list-style-type: none"> Adif contribuye a la creación y gestión de infraestructuras sostenibles que sean de calidad, resilientes y seguras, a través de su actividad diaria. Para ello, ha emprendido distintos proyectos de I+D+i (140⁷¹) movilizandando inversiones en proyectos innovadores y de relevancia.
	<ul style="list-style-type: none"> Adif apuesta por una reducción en la accidentabilidad y los incidentes que junto con la modernización de las estaciones se han visto beneficiados más de 751,6 Millones de usuarios durante el año 2023. Asimismo, incorpora un catálogo de cláusulas medioambientales y sociales con sus proveedores.
	<ul style="list-style-type: none"> El objetivo contribuye a la lucha contra el cambio climático a través de su propia actividad, fomentando el uso de un medio de transporte sostenible y limpio. El transporte ferroviario juega un papel primordial en la transición hacia una economía baja en carbono (reducción del consumo energético total de 69,69 GWheq/año, que supone una reducción del 22,9% respecto al 2022). El cambio hacia un modelo de transporte más sostenible y eficiente es clave ante los nuevos escenarios regulatorios internacionales y nacionales.

A través de ellos, se contribuye principalmente al cumplimiento de las siguientes metas de la Agenda 2030:

Con el **ODS 7**, apostando por la eficiencia energética y la movilidad sostenible.

- 7.1. Garantizar el acceso universal a servicios energéticos asequibles, fiables y modernos.
- 7.2 Aumentar considerablemente la proporción de energía renovable en el conjunto de fuentes energéticas.
- 7.3. Duplicar la tasa mundial de mejora de la eficiencia energética.
- 7.a. Aumentar la cooperación internacional para facilitar el acceso a la investigación y la tecnología relativas a la energía limpia, incluidas las fuentes renovables, la eficiencia energética y las tecnologías avanzadas y menos contaminantes de combustibles fósiles, y promover la inversión en infraestructura energética y tecnologías limpias.

Con el **ODS 9**, a través de la realización de proyectos de colaboración e innovación abierta.

- 9.1. Desarrollo de Infraestructura Sostenible: Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.
- 9.4. Modernización de la infraestructura, tecnología limpia: Modernizar la infraestructura y reconvertir las industrias para que sean sostenibles, utilizando los recursos con mayor eficacia y promoviendo la adopción de tecnologías y procesos industriales limpios y ambientalmente racionales (...).

Con el **ODS 11**, apostando por una reducción en la accidentabilidad y los incidentes. Asimismo, incorpora un catálogo de cláusulas medioambientales y sociales con los proveedores.

- 11.2 Proporcionar el acceso al transporte público: De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de

⁷¹ Dato agregado Adif y Adif AV

vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

Con el **ODS 13**, ya que el transporte ferroviario juega un papel primordial en la transición hacia una economía baja en carbono. El cambio hacia un modelo de transporte más sostenible y eficiente es clave ante los nuevos escenarios regulatorios internacionales y nacionales.

- 13.1 Fortalecer la resiliencia y la capacidad de adaptación a los riesgos relacionados con el clima y los desastres naturales en todos los países.
- 13.2 Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.

La alineación de la estrategia con los ODS representa una ventaja competitiva para la Entidad, permitiendo identificar futuras oportunidades de negocio, fortalecer las relaciones con los grupos de interés, tener una gestión basada en la eficiencia y generar un impacto positivo en la sociedad en los tres pilares cruciales: social, ambiental y económico.

Además, se pretende hacer frente a la emergencia climática y ambiental mediante la mejora de las reducciones de gases de efecto invernadero, compra de energía GdO y fomentando el uso de energías renovables con proyectos como subestaciones reversibles, y la descarbonización del transporte mediante la electrificación de las líneas. Adif AV trabaja hacia una transición ecológica con actuaciones en la eficiencia energética, descarbonización y energías renovables, que mejora la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias y promueve una cultura y sensibilización acerca del cambio climático de manera colaborativa con los grupos de interés.

En el diseño del Plan se persigue una alineación con aspectos y objetivos que se persiguen con la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, con las 169 metas de carácter integrado e indivisible que abarcan las esferas económica, social y ambiental.

Además, la Entidad aborda los tres desafíos prioritarios en materia de sostenibilidad: la emergencia climática, buen gobierno empresarial y la desigualdad social. En esta línea, Adif y Adif AV se marcan unos objetivos estratégicos alineados con unas metas ambiciosas:

- Alcanzar cero emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050.
- Configurar iniciativas estratégicas que integren el apoyo a la inclusión, la igualdad, la diversidad y la eliminación de cualquier forma de discriminación.

SDG Rail Index

Adif AV y Adif junto con otras organizaciones de la UIC, organización internacional de ferrocarriles, ha constituido GT Internacional **SDG Rail Index**, para normalizar y establecer una puntuación homologada internacionalmente que catalogue a las empresas del sector ferroviario y permita acreditar el alineamiento de cada organización con los ODS y la Agenda 2030.

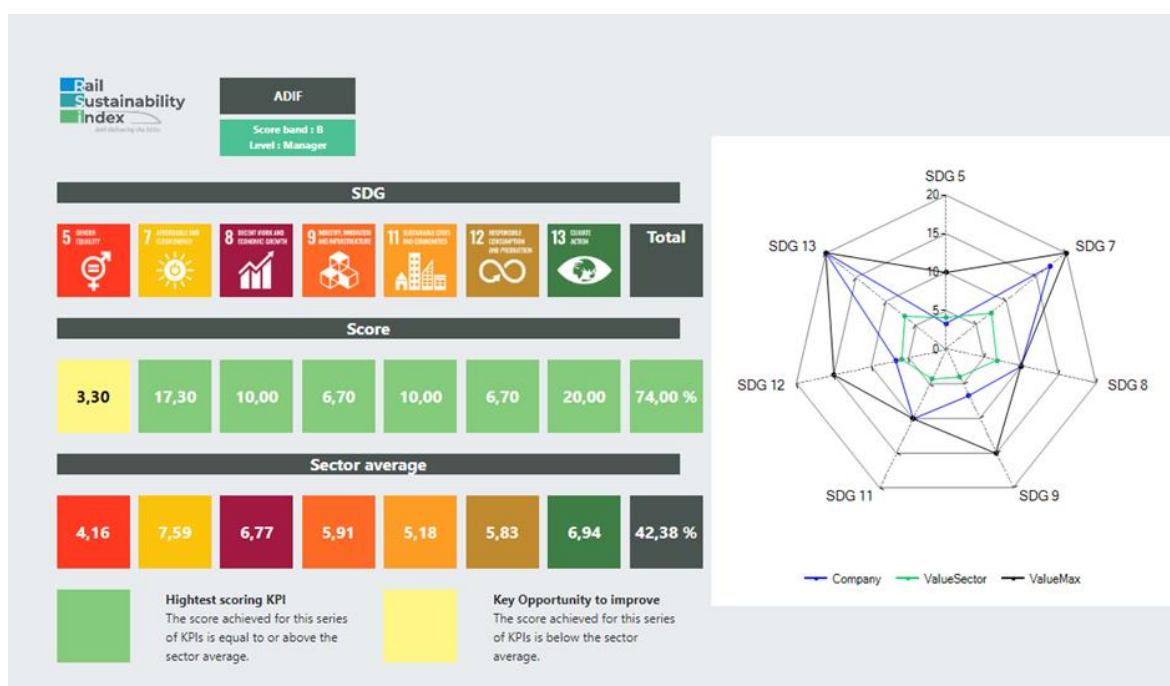
Para ello, se han determinado 24 KPIs relevantes y 7 ODS clave y metodología que, base a la normativa aplicable, permitan establecer unas comparaciones homogéneas que permitan obtener una calificación de cumplimiento de cada organización. Esto se realiza mediante ponderaciones y comparaciones de benchmarking. Este proceso se halla informatizado en una herramienta que es alimentada por los diferentes KPIs que las organizaciones acreditan y por

tanto determina finalmente el grado de orientación con los ODS del sector ferroviario internacional y de cada empresa o sector ferroviario en particular.

En 2022 se han obtenido por primera vez la calificación del Rail Sustainability Index acreditado por la UIC, en la que evalúa el grado de consecución del desarrollo sostenible en las empresas ferroviarias.

Dentro de los 7 ODS analizados en la Entidad (se ha realizado tratamiento conjunto para Adif y Adif AV), se obtiene la máxima calificación en tres de ellos: ODS 7, ODS 11 y ODS 13, los cuales se sitúan por encima de la media del sector. En definitiva, el **desempeño de la Entidad alcanza el 74,00 % frente a un desempeño medio del sector del 42,38 %**.

Los resultados del GT Internacional SDG *Rail Index* son los que se muestran en la siguiente imagen:



Evolución del PE 2030













A continuación, se muestra El cuadro de mando del PE 2030 con los ODS identificados:

Leyenda


















Evolución positiva 2023 vs 2022

Evolución negativa 2023 vs 2022

Sin variación o indicadores que no admiten comparación

Pilar/Palanca PE2030	Indicador de desempeño ⁷²	2023	Meta	Grupo de interés	ODS relacionado
Comunicación	Noticias con impacto negativo (%)*	3,70%	≤4,5%	Gobiernos e Instituciones; Sociedad; Personas; Nuestra gente	
	Incremento de seguidores en principales redes sociales (%)*	22,38%	≥15%		
Innovación	Colaboración e innovación abierta (% ideas y proyectos desarrollados)*	89,59%	≥65%	Sociedad; Personas; Proveedores, socios y aliados; Nuestra gente	
Motor Personas	Edad media de la plantilla (años)	50,11	≤52	Nuestra gente	
	Nivel de Transferencia (%)*	90	≥85	Gobiernos e Instituciones	
Orientación a resultados	Resultado bruto de explotación (EBITDA) (M euros)	-55,27	≥-108,683	Gobiernos e Instituciones; Nuestra gente	
	Resultado del periodo (M euros)	-90,73	≥-151,342		
	Cobertura de costes totales de administración de red mediante cánones (%)	86,42	≥70%	Gobiernos e Instituciones; Sociedad; Personas	
	Actividad comercial en estaciones (Eur/m2) *	18,39	≥18		
	Aprovechamiento de los fondos comunitarios (%)	31,80%	≥10%	Gobiernos e Instituciones; Sociedad; Nuestra gente	
Seguridad	Accidentes significativos por causa del administrador (N.º/MkmTren)	0,153	≤0,065	Gobiernos e Instituciones; Sociedad; Personas; Nuestra gente	
	Accidentes de tren responsabilidad del administrador (N.º/MkmTren)	0,186	≤0,09		
	Precursores de accidentes por causa del administrador (N.º/MkmTren)	4,475	≤3,025		
	Delitos con incidencia en la actividad (N.º)	606,00	≤570		
	Ataques deliberados contra infraestructuras críticas (N.º)	12	≤12		
	Personas fallecidas o heridas grave (Nº persona fallecida o herida grave en accidentes de tren/Mkm-tren)	0,339	≤0,365	Gobiernos e Instituciones; Sociedad; Personas; Proveedores	
	Índice de gravedad de accidentes (Jornadas perdidas/ 1.000 h trabajadas)	0,37	≤0,64	Nuestra gente	
	Índice de incidencia (nº accidentes con baja/1000 trabajadores) (índice de accidentabilidad laboral) ‰	10,21	<19,94‰		
Servicio	Índice de impuntualidad Adif. Mercancías Red Convencional (%)	3,02	≤1,24%	Gobiernos e Instituciones; Sociedad; Personas	
	Índice de Impuntualidad Adif (Larga Distancia/Red Convencional) (%)	5,65	≤2,68%		
	Índice de Impuntualidad Adif (Media Distancia/Red Convencional) (%)	3,69	≤1,85%		
	Índice de impuntualidad Adif. Cercanías Red Convencional (%)	2,14	≤1,33%		
	Tráfico total (volumen de tráfico) (Millones km-tren)	123,40	ND	Sociedad; Personas	

⁷² Datos señalados con *: Datos integrados Adif y Adif AV

	Liberalización sector viajeros (Cuota de km x tren de los servicios de LD/AV de las nuevas EEFF respecto del operador único) *	22,90	≥15	Gobiernos e Instituciones; Sociedad; Personas	
	Liberalización sector mercancías (Cuota de km x tren de los servicios de mercancías de las nuevas EEFF del operador histórico)	46,26	≥43	Gobiernos e Instituciones; Sociedad; Personas	
	Calidad de vía (Tanto por uno de km)	0,91	≥0,9	Gobiernos e Instituciones; Personas; Proveedores, socios y aliados	
	Fiabilidad de las Instalaciones (nº sucesos)	7.716,00	≤7414,31	Gobiernos e Instituciones; Personas	
	Disponibilidad de las Instalaciones (Min.)	219	≤229,23	Gobiernos e Instituciones; Personas	
	Cumplimiento planes mantenimiento preventivo Adif Red Convencional (%)	87% ⁷³	≥80%	Gobiernos e Instituciones; Sociedad; Personas; Proveedores, socios y aliados	
	Inversión RC ejecutada en obras (Inversión ejecutada por Adif sobre presupuesto interno) (%)	167,92%	≥169,04%	Gobiernos e Instituciones; Sociedad; Personas; Proveedores, socios y aliados	
Sostenibilidad	Integración urbana (M€ de inversión acumulada)	4.875,42	≥4875,42	Gobiernos e Instituciones; Sociedad; Personas	
	Reducción de emisiones de GEI (Tm de CO2 eq)	11.675,00	≥10.057	Gobiernos e Instituciones; Sociedad; Personas; Proveedores, socios y aliados; Nuestra gente	
	Residuos de construcción y demolición no peligrosos valorizados (%) *	86,39	≥70%	Gobiernos e Instituciones; Sociedad; Personas; Proveedores, socios y aliados; Nuestra gente	
	Pasajeros subidos y bajados en estaciones accesibles (% de viajeros)	87%	≥87,65	Sociedad; Personas	
	Contratos de arrendamientos con criterios sociales (Nº)	10	≤8	Gobiernos e Instituciones; Sociedad; Personas	
Transformación digital	Código ético (Nº de notificaciones por incumplimiento)	23	≥5	Gobiernos e Instituciones; Sociedad; Personas; Nuestra gente	
	Transparencia (% reclamaciones estimadas por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno respecto del total de iniciativas respondidas (Adif y Adif AV) *	2,40%	≤1,75	Gobiernos e Instituciones; Sociedad; Personas; Proveedores, socios y aliados	
Transformación digital	Disponibilidad de sistemas (%) *	98,36%	≥98%	Gobiernos e Instituciones; Personas; Proveedores, socios y aliados	
	Expedientes liquidados (Liquidaciones tramitadas SAP Contratación) *	27,82	≥26	Gobiernos e Instituciones; Proveedores, socios y aliados; Nuestra gente	
	Estrategia digital: Proyectos derivados del Programa de Transformación Digital iniciados en el año	5,00	≥5	Gobiernos e Instituciones; Proveedores, socios y aliados; Nuestra gente	

⁷³ Último dato disponible



Evolución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Adif

Legenda

Evolución positiva 2023 vs 2022

Evolución negativa 2023 vs 2022

Sin variación o indicadores que no admiten comparación




ODS	Contenido	Ámbito Adif (Iniciativas/planes/programas)
 <p>GARANTIZAR UNA VIDA SANA Y PROMOVER EL BIENESTRA PARA TODOS EN TODAS LAS EDADES</p>	<p>0,153 accidentes significativos por causa del administrador / M Km-tren⁷⁴ - Meta 3.6</p> <p>0,339 persona fallecida o herida grave en accidentes de tren por M Km-tren⁷⁵ - Meta 3.6</p>	<ul style="list-style-type: none"> Adecuación del SGSC para mejora de la seguridad en la circulación Plan de Actuación y Mejora de la Seguridad en la Circulación Sistemas para el análisis del comportamiento de las personas y detección de objetos sospechosos Proyecto SIGMA
 <p>GARANTIZAR UNA EDUCACIÓN INCLUSIVA, EQUITATIVA Y DE CALIDAD Y PROMOVER OPORTUNIDADES DE APRENDIZAJE DURANTE TODA LA VIDA PARA TODOS</p>	<p>90% nivel de transferencia (satisfacción con la formación recibida y su aplicación al puesto de trabajo) (Adif + Adif AV) (-1% respecto a 2022) - Meta 4.4</p> <p>136,3 media horas de formación /año empleado - Meta 4.3</p> <p>10,32M€ inversión en formación (Adif+Adif AV) - Meta 4.3</p> <p>23 convenios de prácticas con universidades (Adif+Adif AV) - Meta 4.3</p>	<ul style="list-style-type: none"> Iniciativa Estratégica: Plan de Formación Iniciativa Estratégica: Plan de relevo generacional Iniciativa Estratégica: Programa de impulso del liderazgo y reconocimiento del talento
	<p>18,80 % de mujeres en plantilla (+5,74% respecto a 2022) - Meta 5.1</p>	<ul style="list-style-type: none"> III Plan de Igualdad de Adif y II Plan de Igualdad de Adif AV Programa LIDERA "Mentoring Mujeres Tituladas" (RAI)



⁷⁴ Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

⁷⁵ Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.




 <p>LOGRAR LA IGUALDAD ENTRE LOS GÉNEROS Y EMPODERAR A TODAS LAS MUJERES Y LAS NIÑAS</p>	<p>23,40 % de mujeres en la Estructura de Dirección (-4,53% respecto a 2022) - Meta 5.5</p> <p>36,36% de mujeres en el Consejo de Administración (+9,09% respecto a 2022) - Meta 5.5</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa Estratégica: Plan de relevo generacional • Iniciativa Estratégica: Programa de impulso del liderazgo y reconocimiento del talento • Iniciativa Estratégica: Seguridad y Salud en el Trabajo: V Plan de Accidentabilidad Cero
 <p>GARANTIZAR EL ACCESO A UNA ENERGÍA ASEQUIBLE, SEGURA, SOSTENIBLE Y MODERNA</p>	<p>72,40 % energía verde consumida (GdO) respecto del total de energía consumida (+4,02% respecto a 2022) - Meta 7.2</p> <p>69,69 GWheq/años ahorrados por eficiencia energética (acumulado desde 2009) – Meta 7.3</p> <p>3,98 MJ/km-tren⁷⁶ de intensidad energética (-7,44% respecto a 2022) - Meta 7.3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Compra del 100% de la energía eléctrica consumida por Adif AV ha sido con certificados de Garantía de Origen (GdO) • Iniciativa Estratégica: Adaptación e integración del Hidrógeno como vector energético a la RFIG. • Iniciativa Estratégica: Eficiencia Energética • Iniciativa Estratégica: Ferrolinera®
 <p>PROMOVER EL CRECIMIENTO ECONÓMICO INCLUSIVO Y SOSTENIBLE, EL EMPLEO Y EL TRABAJO DECENTE PARA TODOS</p>	<p>167,92% de inversión RC ejecutada en obras (inversión ejecutada por Adif sobre presupuesto interno) - Meta 8.1</p> <p>0,37 jornadas perdidas por accidente por cada 1.000 h trabajadas- Meta 8.8</p> <p>12.806 empleados (+3,9% respecto a 2022) (incluye Adif-KSA) – Meta 8.5</p> <p>98,17% de empleados con contrato indefinido (-0,07% respecto a 2022) - Meta 8.5</p> <p>3,37 % de brecha salarial en puestos directivos a favor del género masculino - Meta 8.5</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de adaptación al Cuarto Paquete Ferroviario (liberalización) • Iniciativa Estratégica: Acciones para la transformación digital de puestos de trabajo • Iniciativa Estratégica: Desarrollo conexiones ciudades-red AV • Iniciativa Estratégica: Proyecto de optimización de capacidad • Iniciativa Estratégica: Participación activa en los procesos urbanísticos • Iniciativa Estratégica: Plan de reutilización del patrimonio para usos sociales y sostenibles • Iniciativa Estratégica: Oficina de gobierno de transformación digital

⁷⁶ Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

	43% de ideas y proyectos desarrollados en intraemprendamiento, finalistas de Adif Talento, con implantación total o parcial (Adif+Adif AV)– Meta 8.3	
 <p>CONSTRUIR INFRAESTRUCTURAS RESILIENTES, PROMOVER LA INDUSTRIALIZACIÓN SOSTENIBLE Y FOMENTAR LA INNOVACIÓN</p>	<p>6.718,6 km de líneas electrificadas en servicio (-0,26% respecto a 2022) - Meta 9.4</p> <p>83% resultados de innovación transferidos (eficiencia en la innovación) (Adif y Adif AV) - Meta 9.5</p> <p>9,071M€ en inversión total en proyectos de innovación - Meta 9.5</p> <p>516.380 total de UTIs manipuladas en instalaciones logísticas - Meta 9.2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de innovación estratégica • Proyecto nuevo modelo de mantenimiento • Plan de implantación de la metodología BIM • Iniciativa Estratégica: Plan de mejora de las comunicaciones • Iniciativa Estratégica: Avance del desarrollo y construcción de tramos AV • Programa Adif Talento • Iniciativa Estratégica: Plan de Impulso para el Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTF) • Iniciativa Estratégica: Adaptación e integración del Hidrógeno como vector energético a la RFIG • Iniciativa Estratégica: E-futura • Iniciativa Estratégica: Transformación Digital de mantenimiento
 <p>REDUCIR LA DESIGUALDAD EN Y ENTRE LOS PAÍSES</p>	<p>86,93 % de viajeros subidos y bajados en estaciones accesibles (Adif y Adif AV) (+0,06% respecto a 2022) – Meta 10.2</p> <p>11,09 M€ (IVA incl.) de inversión en obras de mejora de la accesibilidad (Adif y Adif AV) - Meta 10.2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Servicio de Asistencia a Personas con Movilidad Reducida (Servicio Acerca) • Servicio Dialoga
 <p>LOGRAR QUE LAS CIUDADES SEAN MÁS INCLUSIVAS, SEGURAS, RESILIENTES Y SOSTENIBLES</p>	<p>751,6 millones usuarios de estaciones de viajeros (+2,76% respecto a 2022) – Meta 11.2</p> <p>4.875,42 (IVA no incl.) inversión ejecutada acumulada en integración urbana (Adif y Adif AV) (+7% respecto a 2022)- Meta 10.2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Plan integral de estaciones de viajeros • Iniciativa Estratégica: E-futura • Iniciativa Estratégica: Actualización de Iniciativa Estratégica: Programas de Inversión en Cercanías • Iniciativa Estratégica: Modelo Iniciativa Estratégica: Cuantitativo de Riesgos • Iniciativa Estratégica: Proyecto integral de Transformación de la Iniciativa Estratégica: Estación de Madrid – Chamartín

	<p>218 convenios, acuerdos, protocolos, adendas de integración urbana, firmados y gestionados en el marco de las sociedades de integración en las que participa Adif (dato acumulado) - Meta 11.3</p> <p>10 contratos de arrendamientos con criterios sociales (Nº total) - Meta 11.4</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa Estratégica: Proyecto integral de Transformación de la estación Madrid Puerta de Atocha • Iniciativa Estratégica: Proyecto de ampliación y mejora de la estación de Barcelona Sants integrada en el nuevo modelo de ciudad • Iniciativa Estratégica: Elaboración de estudios de integración urbana • Iniciativa Estratégica: Desarrollo conexiones ciudades-red AV • Iniciativa Estratégica: Plan de Acción para la mejora de la coordinación y control de las Operaciones de Integración
 <p>GARANTIZAR MODALIDADES DE CONSUMO Y PRODUCCIÓN SOSTENIBLES</p>	<p>21,68 % de reducción en el consumo de agua respecto a 2022 - Meta 12.2</p> <p>0,85 t/M Km-tren de intensidad de generación de residuos peligrosos⁷⁷ (Dato a cierre 2022. Última información disponible. La información relativa a 2023 se presentará en el primer semestre de 2024, en la Memoria Medioambiental de Adif) - Meta 12.4</p> <p>100 % de las contrataciones incluyen cláusulas sociales y medioambientales - Meta 12.7</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema de gestión de residuos peligrosos • Iniciativa Estratégica: Proyecto de Compra Pública Responsable • Iniciativa Estratégica: Acciones para la transformación digital de puestos de trabajo • Iniciativa Estratégica: Modelo de Gestión de Estaciones • Iniciativa Estratégica: Servicios de Última Milla
 <p>ADOPTAR MEDIDAS URGENTES PARA COMBATIR EL CAMBIO CLIMÁTICO Y SUS EFECTOS</p>	<p>11.675 TmCO₂eq de reducción de emisiones de GEI (acumulado desde 2009) (+53,8% respecto 2022)- Meta 13.2</p> <p>22,5% reducción de la huella de carbono respecto a 2022 - Meta 13.2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de Lucha Contra el Cambio Climático 2018-2030 • Objetivo de neutralidad en carbono en 2050 • Iniciativa Estratégica: Ferrolineras® • Iniciativa Estratégica: Cultura de lucha y sensibilización contra el cambio climático • Iniciativa Estratégica: Adaptación e integración del Hidrógeno como vector energético a la RFIG • Iniciativa Estratégica: Proyecto de compra pública responsable

⁷⁷ Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

 <p>GESTIONAR SOSTENIBLEMENTE LOS BOSQUES, LUCHAS CONTRA LA DESERTIFICACIÓN, DETENER E INVERTIR LA DEGRADACIÓN DE LAS TIERRAS, DETENER LA PÉRDIDA DE BIODIVERSIDAD</p>	<p>1 sanciones administrativas ambientales graves o muy graves – Meta 15.1</p> <p>32,96M€ recursos destinados a protección ambiental (inversión + explotación) (Dato a cierre 2022. Última información disponible. La información relativa a 2023 se presentará en el primer semestre de 2024, en la Memoria Medioambiental de Adif) - Meta 15.1</p> <p>18,67M€ destinados a la prevención de incendios) (Dato a cierre 2022. Última información disponible. La información relativa a 2023 se presentará en el primer semestre de 2024, en la Memoria Medioambiental de Adif) (-13% respecto 2021) - Meta 15.5</p> <p>1.8042km de vías cedidos o arrendados para rutas verdes (Dato acumulado) – Meta 15.3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Política de Medioambiente. • Sistemas de gestión ambiental • Supervisión ambiental en obras • Plan de prevención contra incendios
 <p>PROMOVER SOCIEDADES JUSTAS, PACÍFICAS E INCLUSIVAS</p>	<p>606 delitos de terceros con incidencias en la actividad (interposición de denuncia penal) (-5,31% respecto 2022)- Meta 16.1</p> <p>12 ataques deliberados contra infraestructuras críticas - Meta 16.1</p> <p>23 notificaciones por incumplimiento del Código Ético– Meta 16.5</p> <p>2,40% reclamaciones estimadas por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno respecto del total de iniciativas respondidas (Adif y Adif AV) - Meta 16.6</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de desarrollo y despliegue de la Gestión Integral de Riesgos • Plan de Mejora de Transparencia y el Buen Gobierno • Política Corporativa de Lucha Contra el Fraude
	<p>270 acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales en vigor (-8,72% respecto a 2022) - Meta 17.16</p> <p>76 acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales firmados - Meta 17.16</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Programa Estación Abierta • Plan de Impulso para el Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTF) • Protocolos de colaboración

REVITALIZAR LA ALIANZA MUNDIAL PARA
EL DESARROLLO SOSTENIBLE

REVITALIZAR LA ALIANZA MUNDIAL PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE		
---	--	--

4. Nuestra gente

Las personas han sido, son y serán la clave del éxito de Adif ya que son quienes actúan como motor del PE2030, que accionan las palancas, usan las herramientas de las que disponen y consolidan los pilares sobre los que se basa el modelo de negocio y posicionamiento de la Entidad. Se trabaja por mejorar los índices de productividad laboral y la mejora de los índices de competitividad laboral. En sus acciones está la elaboración y puesta en práctica de un Plan plurianual de empleo, que ha culminado en el plan estratégico de personas, donde se incluye el relevo generacional, que va a permitir que hasta 2025 ingresen más de seis mil personas⁷⁸ trabajadoras.



RESUMEN DEL PERSONAL EN CIFRAS		
12.806 ⁷⁹ Empleados	98,17% Con contrato indefinido	91,93% Cubiertos por convenio colectivo
18,80% Mujeres	6,77% Brecha salarial en puestos de Dirección (a favor del género femenino)	1.717.079 Horas de formación
1,94% Tasa de rotación de directivos	9,23% Tasa de rotación de plantilla	1.327 Nuevos empleados (OEP)

4.1. Principales indicadores de la plantilla⁸⁰

En Adif las personas constituyen los recursos más importantes. Por este motivo, la Compañía se esfuerza para ofrecer un entorno de trabajo inclusivo, seguro y estable con el objetivo de brindar oportunidades de formación continua y de desarrollo profesional que proporcionen una plantilla cualificada, comprometida y motivada para cumplir con los objetivos empresariales de Adif. En este punto se dan a conocer los datos relativos a los recursos humanos y organización de Adif, mostrando los datos relativos propios de los empleados, como la composición de la plantilla o las remuneraciones, entre otros.

⁷⁸ Dato agregado Adif+Adif AV

⁷⁹ Incluye las personas trabajadoras del consorcio Adif-KSA

⁸⁰ Contenido vinculado al indicador 2-7: Empleados

La distribución que siguen las personas que forman parte de Adif es la siguiente⁸¹:

Número de empleados a cierre por sexo

	Ejercicio 2021		Ejercicio 2022		Ejercicio 2023	
	Número	%	Número	%	Número	%
Hombres	9.508	84,48	10.134	82,22	10.398	81,20
Mujeres	1.746	15,52	2.191	17,78	2.408	18,80
Total	11.254	100	12.325	100	12.806	100

Número de empleados a cierre por edad

	Ejercicio 2021		Ejercicio 2022		Ejercicio 2023	
	Número	%	Número	%	Número	%
Hasta 35 años	980	8,71	1.572	12,75	2.052	16,02
Entre 36 y 50	2.165	19,24	3.187	25,86	3.807	29,73
Mayores de 50	8.109	72,05	7.566	61,39	6.947	54,25
Total	11.254	100	12.325	100	12.806	100

Número de empleados a cierre por categoría profesional

	Ejercicio 2021		Ejercicio 2022		Ejercicio 2023	
	Número	%	Número	%	Número	%
Estructura de dirección	829	7,36	841	6,82	879	6,86
Estructura de apoyo	1.014	9,01	1.146	9,30	1.247	9,74
Personal operativo y MMII	9.411	83,62	10.338	83,88	10.680	83,40
Total	11.254	100	12.325	100	12.806	100

Rotación de la plantilla⁸²

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Tasa de rotación de la plantilla	7,02	13,21	9,23
Tasa de rotación de directivos	2,89	2,75	1,94

Número de empleados a cierre por tipo de contrato y jornada

	Ejercicio 2021		Ejercicio 2022		Ejercicio 2023	
	Número	%	Número	%	Número	%
Contratos indefinidos	11.069	98,36	12.108	98,24	12.572	98,17
Contratos temporales	185	1,64	217	1,76	234	1,83
Total	11.254	100	12.325	100	12.806	100

⁸¹ Incluye las personas trabajadoras del consorcio Adif-KSA

⁸² Contenido vinculado al indicador **GRI 401-1**: Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal. Fórmula: $((\text{Altas} + \text{Bajas}) \times 100/2) / \text{trabajadores medios}$

	Ejercicio 2021		Ejercicio 2022		Ejercicio 2023	
	Número	%	Número	%	Número	%
Contratos a tiempo completo	10.202	90,65	10.981	89,10	11.312	88,33
Contratos a tiempo parcial	913	8,11	1.081	8,77	1.237	9,66
Otros (contratos por obra, en prácticas, etc.)	139	1,24	263	2,13	257	2,01
Total	11.254	100	12.325	100	12.806	100

Información relativa a los empleados (antigüedad)⁸³

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Entre 0 y 11 años	2.173	3.752	4.845
Entre 12 y 19 años	1.229	1.467	1.438
Entre 20 y 27 años	129	183	244
Entre 28 y 35 años	1.052	821	727
Más de 35 años	6.671	6.102	5.552

Empleados que han obtenido la jubilación parcial por sexo

	Ejercicio 2021		Ejercicio 2022		Ejercicio 2023	
	Número	%	Número	%	Número	%
Hombres	852	93,32	982	90,84	1.098	88,76
Mujeres	61	6,68	99	9,16	139	11,24
Total	913	100	1.081	100	1.237	100

Empleados que han obtenido la jubilación parcial por edad

	Ejercicio 2021		Ejercicio 2022		Ejercicio 2023	
	Número	%	Número	%	Número	%
<63	198	21,69	70	6,48	637	51,50
>63	715	78,31	1.011	93,52	600	48,50
Total	913	100	1.081	100	1.237	100

Empleados que han obtenido la jubilación parcial por categoría profesional

	Ejercicio 2021		Ejercicio 2022		Ejercicio 2023	
	Número	%	Número	%	Número	%
Estructura de dirección	22	2,41	24	2,22	35	2,83
Estructura de apoyo	54	5,91	65	6,01	63	5,09
Personal operativo y MMII	837	91,68	992	91,77	1.139	92,08
Total	913	100	1.081	100	1.237	100

⁸³ Contenido vinculado al indicador **GRI 401-1**: Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal

A continuación, se muestran los datos relativos a los promedios anuales de contratos por ejercicio fiscal, desglosado por su tipología y por sexo, edad y categoría profesional, teniendo en cuenta todos los contratos activos durante 2021, 2022 y 2023, respectivamente, en Adif:

Promedio de empleados por tipo de contrato y jornada

		Ejercicio 2021 ⁸⁴					
		<51 años		≥51 años		Total	
		Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Operativos	Fijo	1.143,67	281,17	4.264,75	494,25	5.408,42	775,42
	Fijo a tiempo parcial	-	-	501,92	41,92	501,92	41,92
	Temporal	19,17	4,08	2,92	0,67	22,09	4,75
	Temporal a tiempo parcial	10,83	8,00	0,58	0,08	11,41	8,08
Mandos intermedios	Fijo	353,33	155,58	1.607,75	251,08	1.961,08	406,66
	Fijo a tiempo parcial	-	-	189,67	15,75	189,67	15,75
	Temporal	0,33	1,33	-	-	0,33	1,33
	Temporal a tiempo parcial	5,58	6,83	2,00	1,58	7,58	8,41
Est. Apoyo	Fijo	251,17	147,08	394,25	101,33	645,42	248,41
	Fijo a tiempo parcial	-	-	266,00	1,33	266,00	1,33
	Temporal	0,58	2,58	-	0,33	0,58	2,91
Est. Dirección	Fijo	190,25	100,58	428,58	89,25	618,83	189,83
	Fijo a tiempo parcial	-	-	91,17	1,00	91,17	1,00
Total		1.974,91	707,23	7.749,58	998,57	9.724,49	1.705,80

		Ejercicio 2022 ⁸⁵					
		<51 años		≥51 años		Total	
		Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Operativos	Fijo	1.808,10	495,30	3.693,60	440,40	5.501,70	935,70
	Fijo a tiempo parcial	-	-	621,10	55,40	621,10	55,40
	Temporal	35,60	3,40	2,70	-	38,30	3,40

⁸⁴ Las personas trabajadoras del consorcio Adif-KSA no están incluidas

⁸⁵ Las personas trabajadoras del consorcio Adif-KSA no están incluidas

		Ejercicio 2022 ⁸⁵					
		<51 años		≥51 años		Total	
		Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	-	-
Mandos intermedios	Fijo	377,50	175,90	1.385,70	240,90	1.763,20	416,80
	Fijo a tiempo parcial	-	-	259,20	25,20	259,20	25,20
	Temporal	0,90	1,00	-	0,10	0,90	1,10
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	-	-
Est. Apoyo	Fijo	320,20	177,10	348,70	97,60	668,80	274,70
	Fijo a tiempo parcial	-	-	54,80	7,50	54,80	7,50
	Temporal	4,60	3,70	0,10	1,20	4,70	4,80
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	-	-
Est. Dirección	Fijo	186,70	106,50	414,60	87,30	601,20	193,80
	Fijo a tiempo parcial	-	-	22,20	2,30	22,20	2,30
	Temporal	-	-	-	-	-	-
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	-	-
Total		2.733,50	962,80	6.802,50	957,80	9.536,00	1.920,70

		Ejercicio 2023 ⁸⁶					
		<51 años		≥51 años		Total	
		Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Operativos	Fijo	2.783,58	780,58	3.208,67	410,92	5.992,25	1.191,50
	Fijo a tiempo parcial	-	-	731,33	76,00	731,33	76,00
	Temporal	44,08	8,25	2,42	-	46,50	8,25
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	-	-

⁸⁶ Las personas trabajadoras del consorcio Adif-KSA no están incluidas

		Ejercicio 2023 ⁸⁶					
		<51 años		≥51 años		Total	
		Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Mandos intermedios	Fijo	435,58	215,75	1.229,50	219,67	1.665,08	435,42
	Fijo a tiempo parcial	-	-	282,25	35,67	282,25	35,67
	Temporal	1,75	1,00	-	-	1,75	1,00
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	-	-
Est. Apoyo	Fijo	402,33	232,33	324,08	96,75	726,42	329,08
	Fijo a tiempo parcial	-	-	56,67	12,33	56,67	12,33
	Temporal	8,42	4,75	-	-	8,42	4,75
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	-	-
Est. Dirección	Fijo	200,50	112,50	421,67	95,50	622,17	208,00
	Fijo a tiempo parcial	-	-	25,75	5,75	25,75	5,75
	Temporal	-	-	-	-	-	-
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	-	-
Total		3.876,25	1.355,17	6.282,33	952,58	10.158,58	2.307,75

Las remuneraciones desglosadas por su tipología y por sexo, edad y categoría profesional, para los cuales se han tenido en cuenta todos los contratos activos durante 2021, 2022 y 2023 en Adif son las que se recogen a continuación:

Remuneración media por sexo

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Hombres	44.137,54	39.744,52	41.365,47
Mujeres	41.408,64	37.849,22	39.441,68

Remuneración media por edad

	Ejercicio 2021		Ejercicio 2022		Ejercicio 2023	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
Hasta 35 años	38.509,15	37.207,21	32.990,37	33.527,97	36.853,48	36.981,52
Entre 36 y 50	43.341,69	43.400,13	38.627,02	39.274,03	41.362,95	41.318,39
Mayores de 50	44.715,25	40.886,73	41.349,09	38.303,36	42.614,02	38.831,28

Remuneración media por categoría profesional

	Ejercicio 2021		Ejercicio 2022		Ejercicio 2023	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
Estructura de dirección	66.673,74	64.087,32	64.122,46	62.612,97	66.994,03	64.737,38
Estructura de apoyo	47.363,51	45.979,25	45.347,97	44.747,20	46.892,91	45.251,71
MMII	43.035,40	38.822,99	39.967,48	36.944,53	40.843,11	38.538,52
Personal operativo	41.530,64	35.519,51	36.587,79	31.821,61	38.353,48	33.793,00

Brecha salarial por categoría profesional (%)^{87 88 89}


	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Alta dirección	-2,75%	-0,17%	-6,77%
Estructura de dirección	3,88%	2,35%	3,37%
Estructura de apoyo	2,92%	1,32%	3,50%
Mandos intermedios	9,79%	7,56%	5,64%
Personal operativo	14,47%	13,03%	11,89%

⁸⁷ Brecha salarial = ((Remuneración media hombres – Remuneración media mujeres) / Remuneración media hombres) * 100

⁸⁸ Contenido vinculado al indicador **GRI 405-2**: Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres

⁸⁹ Las diferencias salariales que se puedan producir entre personal del mismo nivel salarial vienen generadas por diversas causas: distinta antigüedad, posesión de cualificaciones susceptibles de gratificación o realización de actividades que conlleven un abono específico, entre otras. En 2023 se observa una disminución de los valores de la brecha salarial en las Categorías Profesionales con mayor número de empleados: Personal Operativo y Mandos Intermedios. (El 83,4% de la plantilla de Adif pertenece a estas Categorías)

4.1.1 Organización del trabajo

Principales Hitos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Movilidad: resolución de las convocatorias generales de movilidad al amparo de la “Norma Marco de movilidad voluntaria para la cobertura de puestos con carácter definitivo a través de concurso”, que fue elevada a convenio y publicada en el BOE el 19 de julio de 2023. • Adjudicación de plazas de las convocatorias de ingreso correspondientes a la oferta de empleo anual y ejecución de los correspondientes procesos masivos de contratación. • Elaboración y ejecución de la Circular de jubilación parcial 2023. 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> • Carencia de determinados perfiles profesionales, lo cual se palia a través de las Ofertas de Empleo Público y de los procesos de movilidad interna. • El envejecimiento de la plantilla implica la pérdida de capacidades físicas que incide en la pérdida de habilitaciones de seguridad, cuestión que la jubilación parcial mitiga al permitir la salida de estas personas impulsando a la vez el necesario relevo generacional. 	Contribución a los ODS:
		
Nuestros compromisos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Publicación de convocatorias generales de ámbito estatal al amparo del nuevo modelo establecido en el Acuerdo de “Norma Marco de movilidad voluntaria para la cobertura de puestos con carácter definitivo a través de concurso”. A través de estos procesos de movilidad se pretende alinear las necesidades de los diferentes centros de trabajo con los perfiles de las personas trabajadoras de la entidad, siendo además obligatoria su ejecución para ubicar definitivamente a las personas de nuevo ingreso. • Publicar una nueva Circular de jubilación parcial para contribuir al necesario rejuvenecimiento de la plantilla y garantizar la transmisión del conocimiento a las nuevas incorporaciones. • Realizar los correspondientes procesos de adjudicación y contratación de la oferta de empleo anual. 		

Conciliación y desconexión

Las personas tienen la llave del futuro de la Entidad

Además de las medidas de **trabajo a distancia, de movilidad y de jubilación parcial**, abordadas a continuación, con el **II Convenio Colectivo de Adif**, la entidad ha continuado trabajando con mesas técnicas de desarrollo en temas como normativa, jornada y horarios, conciliación e igualdad, así como asuntos tales como fijación de la jornada anual en 1.642 horas en cómputo de ocho horas diarias. Se establece un promedio semanal de 37,5 horas. Para cuadrar la jornada de esta manera se alcanzaron acuerdos con la Representación del Personal, reduciendo anualmente varios días de jornada para ello.

En este sentido, el trabajo se distribuye por turnos de acuerdo con lo recogido en la normativa laboral vigente en la empresa en muchos colectivos. Una parte importante del personal tiene un régimen semanal de cinco días de trabajo y dos de descanso.

Además, los empleados cuentan con prestaciones por defunción y ayudas por hijos con discapacidad, excedencia por cuidados de personas dependientes, licencias hasta el 2º grado de consanguinidad o afinidad, permisos no retribuidos de hasta un mes por fallecimiento de determinados familiares, acuerdos de trabajo a distancia, excedencias de hasta tres años para atender a familias hasta el segundo grado de consanguinidad, licencias por reproducción asistida, así como un horario flexible de entrada, entre muchas otras.

En 2023 se han presentado 4 denuncias relacionadas con cuestiones de conciliación, de las cuales se han resuelto 2 a favor de Adif, 1 ha sido condenatoria y otra fue desistida por la persona trabajadora

Trabajo a distancia

En 2022 se aprobó el Procedimiento para la aplicación del trabajo a distancia en Adif y Adif AV para desarrollar el **Acuerdo de Trabajo a Distancia**.

El PE 2030 contempla la implantación e integración del trabajo a distancia como una de las premisas necesarias para avanzar en la transformación digital y cultural de la organización

Una vez implantado el procedimiento, suscrito por la Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo de Adif y Adif AV, durante 2023 se ha venido haciendo el seguimiento de la actividad y llevado a cabo la incorporación del personal de nuevo ingreso que ha cumplido el año de permanencia en el puesto desempeñando su trabajo en modalidad presencial.

Puestos Susceptibles para Trabajo a Distancia vs Empleados en TAD a 31/12/2023

Categoría Prof.	Puestos susceptibles TAD	Empleados en TAD					
		Hombres	Mujeres	Total	% Hombres	% Mujeres	% Total
PO	446	92	108	200	20,6%	24,2%	44,8%
MI	528	197	170	367	37,3%	32,2%	69,5%
EA	594	279	200	479	47,0%	33,7%	80,6%
ED	454	195	95	290	43,0%	23,4%	66,4%
Total	2022	763	573	1.336	37,7%	28,3%	66,1%

Los puestos en los que está permitido el Trabajo a Distancia se determinan en función del cumplimiento de ciertos requisitos fijados por la empresa. Estos puestos están en mayor medida relacionados con la gestión administrativa y los sistemas de información y en menor medida con las tareas operativas de mantenimiento de la infraestructura y el control de la circulación.

Asimismo, el II Convenio Colectivo de Adif y Adif AV, recoge en su cláusula 13ª, Garantías Digitales, los derechos de garantía digital y derecho a la intimidad y uso de dispositivos digitales en el ámbito laboral, así como los horarios de desconexión digital.

El trabajo a distancia facilita la conciliación familiar y contribuye a la mejora del medio ambiente al evitar desplazamientos

Acuerdo marco de movilidad

El PE 2030 contempla la movilidad interna como una de las líneas estratégicas de actuación dentro del Plan de relevo generacional

La Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo de Adif y Adif AV firmó, con fecha 27 de junio de 2022, el acuerdo de “Norma Marco de movilidad voluntaria para la cobertura de puestos con carácter definitivo a través de concurso”, como culminación de los trabajos realizados al amparo de lo dispuesto en su cláusula 10ª para su incorporación al convenio.

El nuevo Marco de Movilidad acordado constituye una herramienta de gestión necesaria para la eficiencia organizativa que permite integrar los planes y objetivos de la Entidad con la satisfacción de las expectativas profesionales de las personas trabajadoras.

Una vez informado favorablemente el acuerdo y obtenida la autorización de la Dirección General de Trabajo para su incorporación al REGCOM (Registro y Depósito de Convenios Colectivos), dicha Norma Marco quedó incluida en el II Convenio Colectivo de Adif y Adif AV, siendo publicada en el BOE núm. 171 de fecha 19 de julio de 2023.

A su amparo fueron publicadas recientemente tres convocatorias para personal sujeto al convenio colectivo que incluyeron los regímenes de traslado, promoción, cambio de puesto y reconversión.

La movilidad geográfica y funcional propicia el acercamiento familiar y el desarrollo profesional

Con este proceso la Entidad facilita el desarrollo profesional de las personas trabajadoras poniendo a su disposición, siempre que cumplan los requisitos establecidos en la Norma Marco de Movilidad que rige el proceso, la posibilidad de cambio de puesto en distintas modalidades:

- **Traslado.** La adjudicación de plazas en traslado se efectuará entre las personas participantes de la misma categoría que la de aquellas que son objeto de cobertura, que las hubiesen solicitado.
- **Promoción.** La adjudicación de plazas en promoción se efectuará, en primer lugar, entre personas participantes que ostenten alguna categoría desde la que se pueda acceder por ascenso a la categoría de las plazas a asignar y, en régimen subsidiario, entre las personas participantes del mismo grupo o subgrupo profesional. Para concurrir en régimen de promoción será requisito indispensable superar un proceso selectivo previo.
- **Reconversión.** En esta modalidad se permite la concurrencia a una plaza del mismo nivel salarial a la que no se tiene acceso por traslado según las normas vigentes. Como ocurría

en la modalidad de promoción, en reconversión será requisito indispensable superar un proceso selectivo previo.

Las convocatorias se basan en los siguientes **principios**:

- **Ámbito estatal:** se publican con una cadencia máxima de dos años cuando haya trabajadores con residencia provisional y como máximo de tres años en los demás casos.
- Las convocatorias son promovidas por la Dirección General de Gestión de Personas, que determinan las personas responsables de su ejecución, el ámbito y el alcance organizativo de cada una de ellas. En 2023 fueron gestionadas por la Subdirección de Administración (Jefatura de Área de Movilidad), dependiente de la Dirección de Planificación, Organización y Administración, en coordinación con los responsables de personal corporativos y territoriales (estos últimos adscritos a la Subdirección de Coordinación Territorial dependiente de la Dirección de Recursos Humanos). Dichas convocatorias han contado con una Comisión Mixta de Seguimiento que ha velado por el normal desarrollo de todo el proceso conforme a lo regulado, abordando las incidencias surgidas.
- Las bases de las convocatorias a publicar son objeto de un trámite de información previa a la Representación del Personal a fin de que presente las alegaciones que considere convenientes. Por otro lado, la norma prevé la incorporación obligatoria de períodos de reclamación a disposición de los interesados en cada uno de los actos y fases de ejecución y resolución, con indicación expresa de plazos y forma de presentación.

Aplicando esta norma recientemente integrada en convenio colectivo, se publicaron tres convocatorias para personal sujeto al convenio colectivo que incluyeron los regímenes de traslado, promoción, cambio de puesto y reconversión.

Se ofertaron 3.543 vacantes de personal operativo y mando intermedio-supervisor con un total de 3.969 participantes, 293 de mando intermedio-cuadro técnico con un total de 461 participantes y 547 de estructura de apoyo con un total de 935 participantes. Las convocatorias fueron objeto de adjudicación definitiva a finales de julio de 2023.

Jubilación parcial

La jubilación parcial es una herramienta de gestión sostenible, legalmente vinculada a la sustitución obligatoria por un nuevo empleado, lo que propicia la reducción del desempleo.

Adif tiene un importante reto al que enfrentarse, tanto en la actualidad como en los próximos años: el rejuvenecimiento de su plantilla y la transferencia de conocimiento en puestos clave. En este sentido, se han puesto en marcha iniciativas como la jubilación parcial, con el objetivo de acelerar el relevo generacional sin perder el conocimiento y la experiencia, que son fundamentales en la buena marcha y gestión eficaz de la empresa.

Para ello, el día 2 de febrero de 2023 se publicó en la intranet la circular de Jubilación Parcial 2023 que fue complementada por el Anexo de 29 de marzo siguiente. En el ofrecimiento inicial no se alcanzó el límite de jubilaciones parciales autorizadas para el ejercicio (694), por lo que hubo 179 plazas que fueron objeto de un ofrecimiento extraordinario durante la primera quincena de abril.

Finalizado el proceso resultaron un total de 602 personas adheridas y 92 plazas sin cubrir. Actualmente solo se contempla la jubilación parcial con reducción del 75% de la jornada mediante su vinculación al ingreso de personas con contrato de relevo indefinido a tiempo completo. A 31 de diciembre de 2023 1.237 personas se encuentran en situación de Jubilación Parcial en Adif.

Esta Circular de Jubilación Parcial:

- Forma parte fundamental del Plan Plurianual de Empleo, la continuación de la jubilación parcial iniciada en el año 2017. Es voluntad de la entidad continuar con la jubilación parcial con contrato de relevo en modalidad 75/25 o superior llegado el caso, por lo que se acuerda dar continuidad año a año a la Circular de Jubilación Parcial, en las condiciones establecidas en cada momento por la legislación vigente.
- Ha sido gestionada por la Subdirección de Administración (Jefatura de Área de Administración, dependiente de la Dirección de Planificación, Organización y Administración), en coordinación con los responsables de personal corporativos y territoriales (estos últimos adscritos a la Subdirección de Coordinación Territorial dependiente de la Dirección de Recursos Humanos).
- Sus proyectos son objeto de un trámite de información previa a la Representación del Personal.
- Incluye los períodos de reclamación a disposición de los interesados con indicación expresa de plazos y forma de presentación.

4.2. Crecimiento de los trabajadores

Principales Hitos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Implementación del Plan de Transferencia Anual del Conocimiento, que constituye la hoja de ruta fundamental a la hora de identificar a los colectivos llamados a participar en esta iniciativa y promover su desarrollo. • Empleados formados en seguridad de la información, temas medioambientales y en programas de igualdad y promoción de la mujer. • Se ha continuado con la puesta en marcha de los Centros de Desarrollo de Competencias y del Potencial. A los primeros centros de desarrollo de competencias para línea de banquillo de talento joven y talento mujer (89 personas de Adif) que se habían realizado en 2022, en 2023 se sumaron los centros de desarrollo de competencias para la línea de banquillo de talento experto (27 personas). 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> • Riesgo de pérdida de conocimiento por la jubilación de personas que ocupan puestos clave. 	Contribución a los ODS: 
Nuestros compromisos:		

- Continuación de **Programas transversales de transferencia de conocimiento anual** (Dejando Huella, Adif en Primera Persona, Experiencias de Éxito, etc.)
- Dentro del Programa de Transferencia del conocimiento; realizar la **identificación de puestos clave/personas y priorización de las actuaciones en función de edad de jubilación**.
- **Llegar a un 70% de empleados que participan en alguna acción formativa.**

4.2.1. Desarrollo profesional⁹⁰

En 2023, Adif ha reforzado las medidas para permitir que los trabajadores logren tener las herramientas adecuadas para su desarrollo profesional. Entre ellas, se encuentra la implantación del **Plan de Relevo Generacional** y de su **Plan Anual de Transferencia de Conocimiento**.

Como parte del **Plan de Relevo Generacional**, se encuentran las convocatorias de la **Oferta de Empleo Público** para conseguir un relevo generacional ordenado con el ingreso de nuevos perfiles. El procedimiento contempla tanto la solicitud de autorización a los órganos competentes (Ministerios de Hacienda y de Función Pública) como el estudio y propuesta para la distribución de plazas autorizadas, publicación de las convocatorias y realización de los procesos selectivos. El Plan Plurianual de Empleo puesto en marcha por ambas entidades, pretende garantizar el ofrecimiento de más de 6.000 plazas de empleo público en el periodo 2021-2025. Este Plan está orientado al desarrollo profesional y tiene como objetivo llevar a cabo un rejuvenecimiento de la plantilla y cambio generacional, resolver el déficit estructural de plantilla, así como atraer la captación de talento cualificado.

Los procesos de selección de personal de Adif están establecidos en la normativa laboral para el personal sujeto a Convenio Colectivo.

En 2023 se han incorporado 1.327 nuevos empleados procedentes de Ofertas de Empleo Público (1.935 en 2022)

Plan Anual de Transferencia de Conocimiento

Asimismo, también dentro del **Plan de Relevo Generacional**, se ha implementado y concluido con éxito en 2023 el **Plan Anual de Transferencia de Conocimiento**, constituyéndose en un plan con vocación de continuidad en 2024 cuyo principal objetivo es minimizar o evitar la pérdida de know how que se produce a raíz de las bajas por jubilación en los puestos clave, de modo especial, en aquellos relacionados con la seguridad operacional.

Este plan constituye la hoja de ruta fundamental a la hora de identificar a los colectivos llamados a participar en esta iniciativa y promover su desarrollo competencial.

La iniciativa tiene objeto es establecer las actividades que contribuyan a gestionar el conocimiento en Adif y Adif AV, promoviendo su generación y transferencia para garantizar un traspaso de conocimiento, evitando el riesgo de pérdida conocimiento crítico, para asegurar la continuidad de las líneas de acción de nuestra entidad. De igual modo, está alineado con el II

⁹⁰ Contenido vinculado al indicador **GRI 404-2**: Programa para mejorar las aptitudes de los empleados

Plan de Igualdad del 18 de julio de 2019 en su objetivo específico “Igualdad, condiciones de trabajo y carrera profesional”, para lo que se crea una línea de actuación de detección de talento, en la que específicamente se incluye también el talento mujer.

Líneas de actuación del plan:

Línea 1: Cubrir 12 puestos clave con un banquillo de talento experto formado por relevos naturales, Jefes y Técnicos de hasta 59 años, con carrera universitaria y al menos 10 años de experiencia, y otras personas identificadas por las áreas, para que se convirtieran en depositarios del conocimiento de los ocupantes de puestos clave.

Línea 2: Identificar Potencial con banquillos de talento joven (hombres y mujeres, jefes y técnicos, entre 30 y 50 años, con titulación universitaria y al menos 4 años de experiencia) y talento mujer (mujeres, jefas y técnicas, menores de 59 años, con titulación universitaria y al menos 4 años de experiencia) para conocer y desarrollar su potencial y nivel competencial de modo que puedan convertirse en el talento experto del mañana.

Los **indicadores del Plan anual de Transferencia de Conocimiento** de 2023 han sido los siguientes:

Puestos clave con PTI	11
Personas pertenecientes al banquillo de talento experto que han sido evaluadas	29
Personas pertenecientes al banquillo de talento mujer que han sido evaluadas	46
Personas pertenecientes al banquillo de talento joven que han sido evaluadas	50
Mentores capacitados	11
<i>Mentees</i> capacitados	33
Personas con acciones de desarrollo en curso	28

Además, se ha continuado con la puesta en marcha de los **Centros de Desarrollo de Competencias y del Potencial** a profesionales de Adif y Adif AV de un colectivo de profesionales de ED y EA, para contribuir al relevo generacional de ocupantes de puestos clave y a la identificación de talento interno. A los primeros centros de desarrollo de competencias para línea de banquillo de talento joven y talento mujer (89 personas de Adif) que se habían realizado en 2022, en 2023 se sumaron los centros de desarrollo de competencias para la línea de banquillo de talento experto (27 personas).

4.2.2. Plan de formación

PRINCIPALES KPIS			
89/100 Nivel de Satisfacción de los alumnos con la formación recibida	83/100 Nivel Satisfacción Áreas de Actividad	90/100 Nivel Transferencia al Puesto	96% Participantes que empiezan y finalizan los cursos de la plataforma del Centro de Formación Virtual

En línea con el objetivo de impulsar el desarrollo de sus profesionales, Adif cuenta con un Plan de Formación en donde se plantean las acciones formativas, dirigidas tanto a la mejora de competencias y cualificaciones como a la renovación y actualización de estas.

Adif cuenta con una amplia selección de cursos de formación de diversas materias, entre ellas de sostenibilidad empresarial, pudiendo los empleados libremente elegir los temas de su interés

La totalidad de los cursos ofertados dentro del Plan Anual de Formación están abiertos a todos los colectivos. Algunos de estos con temática ASG son:

Con respecto a la **preservación del medio ambiente**, se ha puesto a disposición de los empleados un programa de experto que abarca temas de cambio climático y eficiencia energética. El catálogo formativo de cursos incluye, entre otros, los siguientes temas:

Lucha internacional contra el cambio climático	Uso eficiente del coche
Experto en cambio climático y economía circular	Instalaciones centralizadas e individuales de calefacción y ACS
Emisiones atmosféricas	Microgeneración
Taller de movilidad sostenible	Taller de movilidad sostenible
Certificación de eficiencia energética en los edificios	Ahorro de energía
Eficiencia energética y ambiental	<i>Smart Energy en las Smart cities</i>

Con respecto al **ámbito social**, existen cursos de formación sobre Responsabilidad Corporativa e Igualdad, entre los que se encuentran:

Diversidad e inclusión en el trabajo	Igualdad de género
Liderazgo inclusivo	Violencia de género
Comunicación no sexista	Diversidad cultural
Acoso sexual y violencia en el trabajo	Plena inclusión
Responsabilidad social corporativo	Objetivos de desarrollo sostenible

En cuanto al **ámbito de gobernanza** en el catálogo formativo cursos de interés abiertos a todo el personal de ambas empresas relacionados con el cumplimiento normativo y formación MRR. Los cursos que se ofrecen son:

Adif contra el soborno y la corrupción	Adif contra el fraude
Adif y el conflicto de intereses	Compliance y ética general
Código de ético y de conducta	Ley orgánica de protección de datos
Aula virtual proyectos e iniciativas MRR	

Horas de formación de empleados en temas ASG

	Ejercicio 2023	
	Hombres	Mujeres
Horas de formación en temática ASG	5.071	1.884
No. de empleados formados en ASG	1.029	401
Horas de formación en materia de igualdad, conciliación, diversidad e inclusión	9.667	2.949
No. de empleados formados en igualdad, conciliación, diversidad e inclusión	1.181	448

En el **Plan de Formación anual** se han incluido objetivos estratégicos relacionados con la diversidad y la inclusión, libre de cualquier tipo de discriminación, así como indicadores que contribuyen al cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible. Esta contribución se traduce en el seguimiento del número de personas formadas en:

- Programas de bienestar y factor humano
- Programas de transformación digital
- Programas de igualdad y promoción de la mujer
- Programas de medioambiente

Entre los **programas transversales** (que también abordan aspectos ASG) incluidos en el Plan dirigidos a todo el personal están:

- El poder de la diversidad: Cómo trabajar bien con todo el mundo
- Liderazgo inclusivo: Bienvenido a la diversidad

Uno de los referentes del plan es el Plan Estratégico de Formación que incluye muchas de las acciones que sirven y serán instrumento de apoyo para preparar a la empresa para responder a los desafíos críticos y necesidades de la sociedad.

En la detección de necesidades, coordinada por la Subdirección de Formación, participan todos los actores implicados:

- **Centros de Formación:** Revisan y completan el catálogo de formación junto con los responsables de formación de las áreas. Supervisan el proceso en sus materias.
- **Responsables de Formación DGs:** Asignan formación a las personas en función de los planes de la empresa.

- **Trabajadoras/es:** Solicitan formación del catálogo, dentro de la aplicación *MiFormación*.
- **Jefes y supervisores:** Validan las solicitudes y completan las necesidades.
- **Consejo Asesor de Formación:** Revisa el proceso, realiza aportaciones al plan y lo valida.

En este periodo, se han aceptado un total de 52.642 solicitudes de formación

Por otro lado, el **Catálogo de Formación** es una herramienta puesta a disposición de todos los empleados donde cada uno es partícipe de su propia formación, así como sus Jefes y Supervisores directos. Según el colectivo, cada persona puede ver su formación requerida, recomendada y la formación puesta a disposición para su propio desarrollo personal y profesional.

En el catálogo, se ofrecen programas transversales relacionados con el liderazgo, incluyendo, entre muchos otros, los siguientes:

- Automotivación y gestión
- Comunicación persuasiva
- Creatividad e innovación
- Gestión eficaz del tiempo
- Inteligencia emocional
- Cooperación de equipos
- Orientación al logro

La inversión en formación que Adif y Adif AV han realizado en 2023 asciende a 10.31M€⁹¹

La **media de horas de formación** por empleado que se han realizado en Adif durante 2023 (136,3 h/empleado) desglosado por género, ha pasado de 98,22 horas a 131,64 horas para el género masculino y de 161,65 a 156,42 horas para género femenino, con la siguiente distribución por categoría profesional:

Horas de formación por categoría profesional⁹²

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022		Ejercicio 2023	
	Total	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Estructura de dirección	38.628	20.587	7.106	24.297	9.960
Estructura de apoyo	63.891	60.145	23.567	72.806	23.382
Mandos intermedios	104.706	72.733	19.405	80.000	23.740
Personal operativo	475.952	866.076	252.902	1.170.658	312.236
Total	683.177	1.019.541	302.979	1.347.761	369.318

⁹¹ Dato agregado Adif y Adif AV

⁹² Contenido vinculado al indicador **GRI 404-3**: Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional

4.2.3. Proyecto de cambio cultural



Desde el año 2022, la Entidad se encuentra inmersa en un gran proyecto de cambio cultural, gracias a la puesta en marcha del Plan estratégico 2030 y a la renovación generacional que se está produciendo. Este proyecto involucra a todos los integrantes de la organización y pretende:

“Cambiar nuestros comportamientos para cambiar nuestra cultura”. La premisa de la que parte el **Proyecto de Cambio Cultural** capacitará a Adif para afrontar los retos de su presente y su futuro. Este proyecto es una gran oportunidad profesional para todos para actores de un cambio duradero y sostenible en nuestra organización.

Es una iniciativa estratégica de Adif y Adif AV que permitirá a las dos compañías afrontar sus desafíos presentes y futuros con todas las garantías. Es una gran oportunidad profesional para todas las personas que integran ambas empresas, al hacerles partícipes de un cambio duradero y sostenible en la organización.

El objetivo es transformar la cultura de Adif y Adif AV a través de un cambio de comportamientos a gran escala de sus trabajadoras y trabajadores, con el fin de dar apoyo a la ejecución del Plan Estratégico 2030.

- Es un proyecto global de Adif y Adif AV, gestionado por un equipo de proyecto interno y autónomo que trabaja junto a expertos en la metodología Viral Change™ (“cambio viral”) Cuenta con una red de 400 “Agentes del Cambio” identificados por sus compañeros.
- El desafío es retador: supone evolucionar los valores, creencias, comportamientos, en definitiva, la cultura de Adif y Adif AV, hacia un modelo que permita ser mejores empresas para sus trabajadores, para la sociedad y para el conjunto de la ciudadanía.



Este proyecto de cambio cultural se está desarrollado en distintas fases. En el 2023 se ha llevado a cabo la fase 4, correspondiente al año 2 del proyecto.

Año 1: Fases 1, 2 y 3. Se empezaron a vislumbrar elementos de la nueva cultura de Adif en algunas partes de la organización.

Año 2: Fase 4. Se ha visto que la nueva cultura, a través de los comportamientos, escala a más áreas de la organización.

Año3: Fase 5. Se tendrá la cultura presente, no sólo en el día a día de la mayoría de los trabajadores/as, sino embebida en los proyectos y procesos organizativos; en el ADN de la organización. La capacidad del cambio formará parte de nuestro tejido organizativo para afrontar los futuros retos.

ADIF 5+5 CAMBIO CULTURAL

5 REFLEXIONES QUE NOS HACEMOS



¿Estoy compartiendo la información que necesitan otros?



¿Hay una forma mejor de hacer las cosas? ¿Más eficiente, más útil?



¿Actúo de forma ética y honesta?



¿Cuido del medioambiente? Cada una de mis acciones cuenta.



¿Qué papel puedo jugar yo en este proceso de cambio?

5 PRINCIPIOS QUE SEGUIMOS



Soy responsable de mi desarrollo profesional y facilito el de mis compañeros.



Escucho sin prejuizar y busco puntos de vista diferentes que enriquezcan mis decisiones.



Trabajo siendo consciente de que presto un servicio público, esencial para la sociedad.



Busco activamente responder a las necesidades de mis clientes internos y externos.



Estoy alerta ante los riesgos y vigilo la eficacia de sus barreras, cualquier detalle puede afectar a la operación.

Programas y recursos para impulsar el cambio cultural

Existen además programas y recursos que ayudarán a materializar este cambio desde todas las perspectivas:

- Portal Formación TV: formado por un conjunto de herramientas y servicios puestos a disposición de ADIF para aprender y comunicar a través de la imagen y las tecnologías digitales.
- Programa de coaching: provocando el aprendizaje y cambio entre directivos de la organización.
- Programa Horizonte 2030: preparando a los directivos de la próxima década.
- Dejando huella: haciendo la transmisión del conocimiento de los veteranos a los jóvenes.

En línea con el programa, también se ofrece formación al personal de nuevo ingreso y se implementan acciones formativas relacionadas con la igualdad y con los protocolos de acoso sexual y por razón de sexo donde se transmiten la cultura y valores de Adif al respecto.

Portal Formación TV

El Portal de formación está formado por un conjunto de herramientas y servicios puestos a disposición de Adif para aprender y realizar una comunicación a través de la imagen y las tecnologías digitales.

Programa de coaching interno

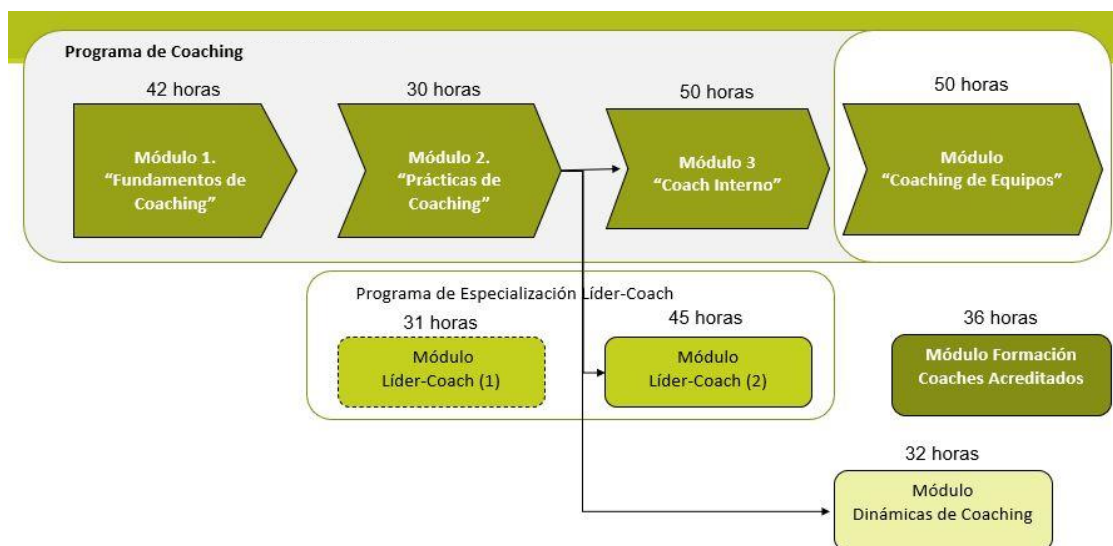
El **programa de Coaching interno** en Adif y Adif AV surgió en 2015 cuando la Dirección General de Gestión de Personas puso en marcha una actividad innovadora en materia de desarrollo del

talento para potenciar el aprendizaje y el crecimiento de los profesionales a través de conversaciones entre compañeros (Coaching entre Pares). A través de esa iniciativa se puso de manifiesto la potencia de la metodología del Coaching, como forma de conversación entre personas y como palanca de transformación de las relaciones humanas. Esta iniciativa fue evolucionando hasta convertirse en una pieza clave del Modelo de Liderazgo Gestión Directiva 3C, favoreciendo la proactividad, la responsabilidad y el compromiso con uno mismo y con la organización.

En la actualidad, el programa, que cumple con todos los estándares de calidad y está Certificado por AECOP® desde 2018, observa tanto la formación de los *Coaches* internos, la cual se realiza íntegramente en el ámbito de la empresa, como la supervisión de los procesos. En 2019 obtuvo el Premio Honorífico de “Cultura de Coaching en la Empresa” y el primer sello “Aecop-Business Partner” como reconocimiento a la labor de difusión del Coaching ejecutivo en el entorno de la empresa.

Además, el programa de Coaching está alineado con el Plan Estratégico 2030, como parte del Programa de Impulso del Liderazgo y Reconocimiento del Talento en Adif y Adif AV contribuyendo a modificar hábitos y procesos que fomentan la transformación cultural de la Entidad. **Hasta la fecha son cerca de 200 personas las que han pasado por el programa en sus diferentes fases. Se han realizado hasta la fecha cerca de 100 procesos individuales de Coaching ejecutivo y 15 iniciativas de auto emprendimiento. Hay 20 *Coaches* internos certificados en 2023. Este año se han certificado 11 personas en Coaching de Equipos y se han realizado 6 procesos de coaching a equipos.**

Estructura del programa completo



Programa Horizonte 2030

Este programa tiene el objetivo de evaluar el potencial de liderazgo para mejorar el comportamiento y explotar el Potencial Directivo permitiéndoles desarrollar y difundir una cultura de gestión eficaz para enfrentar con éxito los retos de la década 2020-2030.

Programa Dejando Huella

Dejando Huella es un programa de desarrollo destinado a sistematizar el aprendizaje de la organización y contribuir a la gestión del conocimiento evitando que se pierda como consecuencia del envejecimiento de la plantilla. Durante este ejercicio se ha continuado con su desarrollo.

4.2.4. Desempeño del personal

El éxito de la actividad llevada a cabo por Adif depende fundamentalmente del desempeño de sus trabajadores, mientras que éste depende directamente de su satisfacción y motivación. Para lograrlo adquiere especial relevancia el impulso de los líderes de la organización, siendo la **Gestión Directiva 3C** el sistema metodológico que articula y desarrolla el Modelo de Liderazgo de Adif, con criterios de transparencia, racionalidad y eficiencia.

3. Modelo de gestión por competencias

El modelo gestiona, de manera sistemática, las capacidades, comportamientos y crecimiento (3C) de los líderes de la organización, en un contexto presidido por el compromiso, la colaboración y la creatividad.

El Modelo de Liderazgo: Gestión Directiva 3C impulsa el desempeño de los líderes de la organización

En Adif se cuenta con numerosos proyectos y actividades realizadas en ese marco y para reforzar el espíritu que subyace en el modelo e incrementar el impulso que proporciona.

Catálogo de competencias – Transformación Digital. Evaluación de Desempeño 360

En 2023 el Desempeño Global Medio de Adif fue del 89,51% y se realizaron 4.553 evaluaciones a 765 empleados, el 5,97% de la plantilla, que se corresponde con un 91,50% del personal de estructura de dirección objeto de esta evaluación

Del total de empleados evaluados, 565 fueron hombres (un 73,86%) y 200 mujeres (26,14%)

El Catálogo de Competencias – Transformación Digital, como en los años anteriores, articuló la Evaluación de Desempeño 360. Este ofrece diferentes visiones (la propia, la del jefe, y la de pares y colaboradores) de los comportamientos de los evaluados y permite a éstos tomar conciencia de fortalezas y oportunidades, a la vez que pueden descubrir aspectos de esos comportamientos que con su sola visión no habrían sido capaces de detectar, facilitando la mejora continua y promoviendo una cultura de desarrollo del talento. conceptos asociados a la transformación digital: agilidad, flexibilidad, colaboración y cooperación, eficiencia, transparencia, participación, rapidez, etc.

El catálogo vigente se sigue articulando en torno a cuatro dimensiones:

- **Conocimiento:** no sirve sólo con adquirirlo y mantenerlo; es necesario generarlo y compartirlo, aprovechando las posibilidades que ofrecen las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TICs).

- **Resultados:** la competitividad y la sostenibilidad son los ejes que soportan esta dimensión.
- **Personas:** capacidad para gestionar la diversidad, que cada vez es más amplia, y el talento, cada vez más complejo.
- **Cultura:** compromiso para asumir, y transmitir, el escenario de transformación permanente y cada vez más acelerada en que vivimos.

Modelo integrado de Dirección por Objetivos (DPO)

Además de la herramienta de desarrollo que constituye el Informe Individual 360° que se proporciona a cada evaluado, el resultado del proceso forma parte de los objetivos de empresa de Adif para 2023, encuadrado en el Motor Personas.

El Modelo Integrado de Dirección por Objetivos (DPO) favorece el desarrollo y el despliegue de los objetivos de empresa y de área a todo el personal sujeto al Sistema de Objetivos, generando así un mayor compromiso del personal con los objetivos clave de la Entidad. La Alta Dirección está implicada directamente en la elaboración de los objetivos de la empresa y todos ellos se gestionan con un formulario absolutamente transparente para el evaluador y el evaluado.

El Desempeño Global es el Objetivo del Motor Personas de Adif en la DPO (Dirección por Objetivos) 2023

MODELO INTEGRADO DE DIRECCIÓN POR OBJETIVOS (DPO) ⁹³	2020	2021	2022
Grado de consecución de objetivos de Adif (%)	96,85 (evaluando a un total de 4.098 personas, lo que representa un 36,41% de la plantilla)	98,95 (evaluando a un total de 4.183 personas, lo que representa un 37,17% de la plantilla)	99,15% (evaluando a un total de 4274 personas, lo que representa un 33,37% de la plantilla)

Planes de Desarrollo Individual

Derivado de la evaluación del desempeño se continúa profundizando en la implantación de Planes de Desarrollo Individual para potenciar el talento de las personas e impulsar su liderazgo, poniendo a su disposición diferentes programas y acciones de desarrollo.

Este año, se ha incorporado al cuestionario de desempeño el apartado Adif 5+5, relativo al decálogo del proyecto de Cambio Cultural, que evalúa en qué medida la persona evaluada encarna fielmente los principios y reflexiones del mismo, así como sus fortalezas y áreas de mejora en este ámbito. Este valor se presenta de manera separada y no se tiene en cuenta para el cálculo del desempeño global.

⁹³ Último dato disponible a fecha de emisión del Informe de Gestión.



4.3. Focalización en las personas

Principales Hitos:		
<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo del acuerdo de política social firmado con el CGE el 12 de diciembre. <p style="font-size: small; margin-left: 20px;">* Dentro del proceso de implantación del Acuerdo de Trabajo a Distancia (TAD), apertura de un cauce de atención de reclamaciones e incidencias individuales, así como su resolución.</p> <ul style="list-style-type: none"> Resolución de consultas normativas en materia de conciliación, jornada, trabajo a distancia, movilidad, retribuciones, igualdad y diversidad, etc. Análisis de normas laborales, administrativas y otras en relación con su posible incidencia y aplicación en ADIF. 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> Es preciso una interpretación constante de la normativa laboral general, en función de las políticas internas y también en cuanto a su relación con el resto de las normas laborales. 	Contribución a los ODS: <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center; width: 40px;"> <small>5 IGUALDADE DE GÉNERO</small> </div> <div style="text-align: center; width: 40px;"> <small>8 TRABAJO DECENTE Y ECONOMÍA</small> </div> </div>
Nuestros compromisos:		
<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo y seguimiento del acuerdo de reparto del Fondo Social para 2024 suscrito el pasado 19 de diciembre, en el marco del presupuesto autorizado por la CECIR para esta partida. Tramitación de cuestiones previas preparatorias para la posterior negociación del III Convenio Colectivo de Adif y Adif AV. Llevar a cabo actuaciones/propuestas para evitar la conflictividad social relacionadas con el desarrollo de los nuevos modelos de las Áreas de Circulación, Mantenimiento, y las áreas de SSSL y EEVV. • Continuar con la actualización pacífica e implementación del trabajo a distancia. <p style="font-size: small; margin-left: 20px;">* Negociación derivada de la aplicación del RD ley 5/2023, de 28 de junio. Este RD que entró en vigor el pasado 30 de junio, entre otras cuestiones, recoge diferentes modificaciones en el ET y en el EBEP sobre cuestiones de adaptación de jornadas y de nuevos permisos por motivos de conciliación y su incorporación a la Normativa Laboral de las entidades que se acordará con el CGE y la Comisión Negociadora.</p>		

4.3.1. Incentivos y beneficios sociales

Además de la retribución variable basada en el cumplimiento de distintos objetivos por parte de las personas trabajadoras (personales, transversales, de contribución al equipo y del catálogo de competencias), Adif pone a disposición de su plantilla cubierta por Convenio una amplia **oferta de beneficios sociales** para mejorar la vida personal y laboral, ofreciendo a sus empleados prestaciones no retributivas o beneficios sociales, entre otros:

- **Promoción de la salud:** reconocimientos médicos, campañas de medicina preventiva, ayudas para gastos médicos extraordinarios, campañas de vacunación, ayudas por incapacidad temporal complementarias a la Seguridad Social, ayudas contra la drogodependencia y el alcoholismo, etc.
- **Seguro de vida.**
- **Títulos de transporte** con tarifa gratuita en cercanías y trenes regionales, y tarifas especiales en grandes líneas y AVE.
- **Ayudas por hijos/as** con discapacidad.
- **Ayudas graciables y ayudas por incapacidad temporal.**
- **Prestaciones por defunción.**
- **Protección jurídica:** en casos de accidentes ferroviarios que puedan determinar responsabilidad penal.
- **Acoplamiento a otros puestos** por pérdida de facultades.
- **Movilidad** por reunión de cónyuge o pareja de hecho.
- **Facilidades y/o descuentos** en servicios: banca, ocio, viajes, viviendas, etc.

Se han adaptado, en los casos en los que no se presentasen aspectos más ventajosos dentro de los acuerdos entre la Entidad y los trabajadores, los beneficios sociales recogidos en el Real Decreto 5/2023 de 28 de junio en lo que se refiere a la conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores.

Las personas trabajadoras a jornada completa tienen los mismos derechos y beneficios que las de tiempo parcial⁹⁴.

El 1 de enero de 2024 entrarán en vigor nuevos beneficios sociales recogidos en el acuerdo de política social firmado el 12 de diciembre entre Dirección y Sindicatos por unanimidad tras su ratificación por la Comisión Negociadora del Convenio Colectivo el 19 de diciembre de 2023.

4.3.2. Permiso Maternidad y Paternidad

Por otro lado, se debe destacar que el 100% de las personas trabajadoras beneficiadas por el derecho al permiso de maternidad y de paternidad han vuelto a reincorporarse a sus puestos de trabajo una vez finalizado dicho permiso y seguían empleados 12 meses después.

Permiso maternidad/paternidad⁹⁵

Ejercicio 2021		Ejercicio 2022		Ejercicio 2023	
Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres

⁹⁴ Contenido vinculado al indicador **GRI 401-2:** Beneficios para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales

⁹⁵ Contenido vinculado al indicador **GRI 401-3:** Permiso parental

Empleados que se han acogido al permiso de maternidad	0	41	0	44	0	71
Empleados que se han acogido al permiso de paternidad	150	0	188	1	240	0
Total	191		233		311	

4.3.3. Relaciones laborales

Principales Hitos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Negociación con sindicatos para abordar las necesarias modificaciones de condiciones laborales derivadas de los nuevos modelos productivos. • Contactos con la representación de las personas trabajadoras al objeto de sondear la posibilidad de prórroga del II Convenio Colectivo de Adif y Adif AV o su denuncia. • Colaboración en el desarrollo normal del proceso electoral llevado a cabo y las posteriores acciones tras su celebración. 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> • En general la aplicación de los derechos sindicales en la Jefatura de Área de Gestión Sindical y Normativa no debería presentar riesgos en relación con los criterios ASG, no obstante, es importante velar de manera constante para que se respeten los derechos sindicales y se cumplan las normas laborales para conseguir un ambiente de trabajo seguro y justo. 	Contribución a los ODS:
		
Nuestros compromisos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Negociación del III Convenio Colectivo de Adif y Adif Alta Velocidad. • Mantener informada a la RP de la implementación del Nuevo Modelo de Gestión de Espacios y adaptación al Cambio. • Firma del Acuerdo de Derechos Sindicales 2023-2027. 		

En Adif se trabaja por mantener el diálogo con la representación de personal para sostener un clima laboral que favorezca el desarrollo de los objetivos de la entidad y evitar la conflictividad que pueda llevar a la pérdida de productividad y reputación. En 2023 se produjeron 7 huelgas en Adif.

El II Convenio Colectivo de Adif recoge en la cláusula 13ª, Garantías Digitales, que incorpora a las empresas los nuevos derechos de garantía digital y al derecho a la intimidad y uso de dispositivos digitales en el ámbito laboral y periodos horarios de desconexión digital laboral. Estas cuestiones se han fijado y regulado en el Acuerdo del Trabajo a Distancia, implantado

durante el año 2022 bajo la atenta vigilancia de la Comisión de Seguimiento, constituida por empresa y sindicatos, según se regula en el propio acuerdo.

En enero de 2024 se iniciará la negociación del III Convenio Colectivo de Adif y Adif AV, tras la denuncia del II presentada por los sindicatos.

Adif tiene una interlocución fluida con la representación de personal para alcanzar acuerdos que permitan garantizar los objetivos de la Entidad

La interlocución entre Adif y la plantilla se realiza a través de reuniones periódicas entre la Entidad y diferentes **comisiones y modalidades de representación de las personas trabajadoras**, que participan en la toma de decisiones:

Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo de Adif y Adif Alta Velocidad	Compuesta por la Dirección y los Sindicatos firmantes del mismo. Entre sus obligaciones está la negociación y ratificación de los acuerdos alcanzados.
Comités del Centro de Trabajo y Delegados de Personal	Hay delegados de personal en Cuenca, Segovia, Teruel, Zamora y Soria. Existen Comités en el resto de las provincias.
Comité General de Empresa	Órgano de interlocución y negociación para el tratamiento de los asuntos de carácter general y de negociación colectiva.
Comité General de Seguridad y Salud	Órgano de máximo nivel participativo en material de prevención de riesgos laborales, del que emanan las directrices y al que se vinculan los Comités de Seguridad y Salud.
Comisiones de Seguridad en la Circulación	Órganos de consulta y tratamiento de aspectos técnicos de seguridad en la circulación, aprobación de planes y seguimiento de índices específicos.
Consejo Asesor de Formación y Comisión Paritaria del Consejo	Se encarga de la elaboración y seguimiento del Plan de Formación de Adif.
Comisión de Política Social	Gestiona, tramita y concede las ayudas sociales, las ayudas por hijos e hijas con discapacidad, las ayudas por incapacidad temporal y las prestaciones por defunción.
Comisión de Igualdad	Propone medidas de actuación y el desarrollo del II Plan de Igualdad, así como el seguimiento de los indicadores de igualdad de oportunidades y no discriminación la. En el año 2022 se comenzó a negociar el III Plan de Igualdad, que continuó en 2023 y se espera concluir en 2024 con firma.
Comisión de Conflictos Laborales	Sirve como procedimiento de solución de los conflictos que se puedan plantear en la interpretación o aplicación de Convenios o acuerdos colectivos y normas laborales con carácter general, o ante el anuncio de convocatoria de huelga.
Comisión Negociadora del III Plan de igualdad	Conforme señala el RD 901/2020, destacan entre sus tareas la elaboración del diagnóstico de situación, la identificación de las necesarias medidas de fomento de la igualdad a implementar y los medios materiales y humanos necesarios para su implantación, personas responsables y cronograma de actuaciones. Se espera concluirlo en 2024.

El 7 de marzo de 2023 tuvieron lugar las **elecciones sindicales en Adif y Adif AV**. El resultado en Adif fue:

Candidatura	Votos	%	Repres.	DSSNE	DSSCT
CCOO	2839	23,39%	132	10	46
UGT	2598	21,40%	124	10	43
CGT	1592	13,11%	73	6	18
SCF	1463	12,05%	66	5	16
SF	724	5,96%	32	3	13
CCP	384	3,16%	14	0	9
LAB	23	0,19%	1	0	1
ALFERRO	7	0,06%	0	0	0
Blancos	85	0,70%			
Nulos	153	1,26%			
Abstención	2272	18,71%			
TOTAL	12140	100,00%	442	34	146

En las Comisiones no ha habido ningún cambio con respecto al II Convenio Colectivo de Adif y Adif AV que sigue vigente.

Acuerdos y convenios de negociación colectiva⁹⁶

La interlocución entre Adif y la plantilla se realiza a través de **reuniones periódicas** entre la Entidad y diferentes comisiones y modalidades de representación de las personas trabajadoras, que participan en la toma de decisiones.

Los derechos laborales de tipo normativo, convenios colectivos, acuerdos, se comunican a la plantilla a través de canales internos.

Con carácter general, las comunicaciones se suelen dar con al menos dos semanas a cambios operacionales significativos, salvo los acuerdos con la representación sindical, donde recogen su entrada en vigor.


	Ejercicio 2022 ⁹⁷	Ejercicio 2023
No. comunicaciones sobre condiciones laborales e igualdad ⁹⁸	21	75

⁹⁶ Contenido vinculado al indicador **2-28: Afiliación a asociaciones**

⁹⁷ Comunicaciones únicamente sobre condiciones laborales

⁹⁸ Dato agregado Adif y Adif AV

4.3.4. Diversidad, Igualdad y Acción social

Principales Hitos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Puesta en marcha de nuevas iniciativas relacionadas con la diversidad • Gestión del espacio web de igualdad y diversidad y de su buzón de sugerencias • Análisis y elaboración de un proyecto-piloto de red de mujeres de Adif (elaboración de encuesta y su análisis) • Continuación de la tramitación para la Adhesión a la Red de Empresas por una sociedad libre de violencia de género. • Adecuación del II Plan de Igualdad de Adif al RD 901/2020. El 26 de enero de 2023 se confirmó el registro e inscripción de este. En vigor y continúa la negociación del III Plan de Igualdad de Adif • Consolidación del nivel avanzado en igualdad, según su herramienta de medida de brecha de género de Target Gender Equality • Obtención de las certificaciones Empowering Women's Talent y Diversity Leading Company que otorga el portal de recursos humanos Equipos y Talento. • Participación de la Presidenta de Adif/Adif AV en la jornada Women in EU Transport 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> • Es preciso supervisar las prácticas laborales para asegurar que se respetan los derechos de esas personas trabajadoras, las normas de seguridad y salud y que se cumplen las políticas de igualdad y diversidad. 	Contribución a los ODS:
		
Nuestros compromisos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Negociación del III Plan de Igualdad • Realización de actividades con grupos de interés sobre igualdad de género, diversidad e inclusión • Nuevas iniciativas de atracción de talento femenino, <i>mentoring</i> y apoyo de la opción STEM para las mujeres • Implantación de la nueva red de mujeres de Adif y Adif AV 		

Desde la creación de Adif, la igualdad ha sido uno de los referentes más destacados que ha figurado en sus convenios colectivos, planes y normas como uno de sus compromisos tanto dentro de la Empresa como en su relación con la sociedad y sus grupos de interés. Adif se sigue comunicando con las personas trabajadoras de forma habitual, negociando y alcanzando, en su caso, acuerdos con la representación sindical electa y en el resto de las comisiones derivadas del II Convenio Colectivo.

En 2023 en Adif continúa vigente el II Plan de Igualdad adaptado y dos protocolos, uno frente al acoso laboral y otro frente al acoso sexual y por razón de sexo.

También se ha renovado el **compromiso de Adif con la Igualdad de Oportunidades, firmado por todo el Comité de Dirección de la Entidad.**

En 2023 la Comisión Negociadora de adecuación del III Plan de Igualdad se encuentra negociando este III Plan, tras la elaboración del diagnóstico de situación. El objetivo de los trabajos desarrollados en estos últimos meses por esta Mesa de Igualdad es continuar

fomentando la participación y realización de acciones a favor de la no discriminación en el ámbito laboral gracias a las nuevas iniciativas que se incluirán en el III Plan de Igualdad. Especialmente se reforzará el apartado de medidas de igualdad en lo que respecta a responsables, plazos de ejecución y mecanismos de medición.

Adif siempre ha trabajado por la eliminación de barreras y por ello realiza acciones de sensibilización y trato adecuado a la discapacidad dirigidas tanto a toda la plantilla como a colectivos específicos con el objetivo de su plena integración laboral. En 2023 han proseguido las acciones de sensibilización y formación, especialmente a las personas trabajadoras en contacto laboral directo con el personal incorporado a través del cupo de discapacidad.

Cada vez queremos ser más inclusivos, incorporando talento diverso. Por eso trabajamos con organizaciones que nos ayudan a integrar en la empresa a personas con discapacidad (Fundación Eurofirms) y promocionamos los derechos laborales de las personas con VIH (Trabajando en Positivo). Además, en este ejercicio, ha continuado la tramitación de adhesión a la Red de Empresas por una sociedad libre de violencia de género.

Además, en este ejercicio se ha continuado la adhesión a la Red de Empresas por una sociedad libre de violencia de género.

En relación con la igualdad de oportunidades, cabe señalar que se ha continuado incorporando en el cuadro de mando sobre Responsabilidad Corporativa el número de denuncias por discriminación laboral y el porcentaje de mujeres que reciben formación

Hay que destacar también que se ha celebrado la **cuarta edición del Programa Lidera**, desarrollado por Adif AV junto a la Real Academia de Ingeniería, por cuarto año consecutivo, enmarcado en el proyecto Mujer e Ingeniería. El Programa Lidera, basado en la mentorización de trabajadoras de la Entidad, persigue promocionar y visibilizar el talento femenino.

Asimismo, en 2023 Adif y Adif AV consiguieron los **sellos de Empowering Women's Talent y Diversity Leading Company** que otorga el portal de recursos humanos Equipo y Talento, que acreditan la preocupación de las entidades por el fortalecimiento del liderazgo femenino, y por la diversidad y la inclusión. En este marco se han desarrollado numerosas experiencias de intercambio entre empresas, workshops y mesas de debate. También ha habido iniciativas de mentoring cruzado entre personal de Adif y de otras compañías. Además, Adif ha estado presente en el Día del Talento Femenino (19 de junio) y en el día de la diversidad e inclusión celebrados en el Museo Reina Sofía (18 de octubre).

Con estas acciones se pretende continuar fomentando la participación y realización de acciones a favor de la no discriminación entre sexos en el empleo, gracias a iniciativas incluidas en el II Plan de Igualdad vigente y adaptado a nueva normativa o tratadas en la Comisión de Política Social e Igualdad

El Plan Estratégico 2030 recoge como compromisos la igualdad de género y la diversidad, alineados con los ODS de Naciones Unidas

Además, a través de los diferentes canales de comunicación interna (Inicia, correos, boletines *podcast* o tarjetas de Microsoft Teams), se han recogido todas las informaciones sobre eventos, cursos u otras iniciativas relacionadas con la Igualdad, tanto en Adif como en el sector ferroviario

nacional e internacional. Permanentemente está actualizada en la información destinada al personal en el **apartado de Laboralia del Portal Inicia**.

Por otro lado, Adif ha participado por cuarto año en el **Programa Internacional Target Gender Equality (TGE)** del Pacto Mundial de Naciones Unidas, con una mejora de 18 puntos porcentuales respecto al resultado obtenido en la primera edición en su herramienta de medida de brecha de género WEP y ha consolidado el **nivel avanzado en igualdad**.

Muchas de estas medidas estaban contenidas en el Programa de Iniciativas para el Fomento de la Igualdad con el fin de implementar a corto plazo actuaciones destinadas a erradicar cualquier indicio de discriminación por razón de género en el ámbito laboral, siendo promovidas a través de un espacio web interno creado para sensibilizar e informar a todas las personas trabajadoras sobre la igualdad de oportunidades, conciliación, diversidad, inclusión y corresponsabilidad.

Al igual que en 2022, durante este ejercicio no se han detectado ni denunciado casos de discriminación ni acoso sexual o por razón de sexo en la Entidad⁹⁹

Además, se pretende coordinar acciones para evitar posibles situaciones de discriminación no sólo de género, sino también relacionadas con minorías sociales que puedan correr riesgo de exclusión laboral por orientación sexual, discapacidad, enfermedad VIH, personas trans, etc. La formación, información y sensibilización contra la discriminación se llevan a cabo a través de la intranet de la empresa y del espacio web de Igualdad y Diversidad, que cuenta con un buzón de sugerencias sobre este tema.

Por otro lado, Adif continúa con su adhesión junto al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMS), a la **Alianza STEAM** para el fomento de la ciencia y la tecnología entre niñas y jóvenes. El objetivo último es reducir la brecha de género en las carreras científicas y tecnológicas, así como atraer talento femenino a la Organización.

Asimismo, las Entidades han firmado con el MITMS el Manifiesto de Millas por la Igualdad de Oportunidades en el sector de la movilidad, promovido por la Asociación Española de Ejecutiv@s y Consejer@s (EJE&CON). También, en 2023 se ha participado activamente en la elaboración del Manual de Buenas Prácticas asociadas al VIH en el Sector Público 2023.

Además, el MITMS (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible) y Adif continúan asociados a la **Red Empresarial por la Diversidad e Inclusión LGTBI (REDI)**, asociación con la que desarrollan acciones de sensibilización y difusión de estas cuestiones.

De igual manera se han realizado numerosas exposiciones en el **Programa Estación Abierta** de Adif AV, por el que se ceden de forma gratuita espacios de la red de estaciones de viajeros de Adif y Adif AV a asociaciones y fundaciones, muchas de ellas relacionadas con la defensa de la mujer y sus derechos o con la lucha contra la violencia que se ejerce contra ella y se ha profundizado en la difusión de todas las medidas de ayuda facilitadas por la empresa a las víctimas de violencia de género.

⁹⁹ Contenido vinculado al indicador **GRI 406-1**: Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas

Asimismo, la **presidenta de Adif y Adif AV**, M^a Luisa Domínguez, ha intervenido en 2023 en eventos de promoción del liderazgo femenino como el **STEM Woman Congress** (13 de junio), el **Women in EU transport** (20 de septiembre) y el **Women 4Cyber Spain** (11 de julio).

Women in EU transport fue un encuentro para debatir el papel de la mujer en el sector del transporte en la Unión Europea. La jornada, se centró en identificar las necesidades de las mujeres en el sector, tanto desde el punto de vista de las usuarias como de las profesionales. En el evento participaron representantes de diversos organismos nacionales e internacionales para dialogar sobre la búsqueda de la igualdad efectiva en el ámbito del transporte y la movilidad en Europa.

Representantes de Adif y de Adif AV han participado en tres encuentros online anuales durante 2023 organizados por la plataforma *Women in Transport - EU Platform for change*. Estos encuentros suponen un intercambio de BBPP con la finalidad de reforzar el empleo femenino y la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres en el sector del transporte.

Del mismo modo, trabajadores de Adif y Adif AV han difundido sus prácticas en igualdad a través de diversos foros como el encuentro organizado por REDI por la diversidad LGTBI en las empresas públicas, la presentación de igualdad realizada a una delegación de Azerbaiyán y del Banco Mundial, la participación activa en un curso de formación sobre igualdad e inclusión del MITMS o el intercambio de buenas prácticas en el IX encuentro de Empresas Responsables con el VIH.

Respecto al **Protocolo de Acoso Laboral**, éste se ha acordado entre la Entidad y la representación de personal por unanimidad. Desde la última modificación en 2021, la unidad tramitadora que realiza la indagación la componen la responsable de RRHH, el Instructor corporativo y el responsable de PRL. En el procedimiento también interviene la Mesa de Igualdad para solicitar revisión de las decisiones adoptadas al órgano instructor. Durante 2023 se han abierto 2 casos de acoso laboral en la Entidad que finalizaron sin acreditarse.

5. Seguridad

El pilar de **Seguridad** centra sus objetivos en proporcionar una seguridad integral mediante la mejora de procedimientos y aplicación de nuevos métodos y tecnologías.

La Entidad trabaja con los objetivos “Cero accidentes graves de tren”, “Cero accidentes laborales graves en personal” y “Asegurar actuaciones coordinadas y eficientes ante emergencias”. Dentro de las acciones recogidas para ello y que se han desarrollado, están el Plan Anual de Seguridad en la Circulación, el Plan de Prevención de Accidentes Laborales/Plan de Accidentabilidad Cero y el Plan de Actuación de Autoprotección y Emergencias. Todo ello con la puesta en marcha del Plan Accidentabilidad Cero, Horizonte 2030.

Los **principales indicadores asociados** al mismo dentro de la dimensión operativa son los que siguen:

Pilar: Seguridad

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Accidentes significativos por causa del administrador (N.º/M Km-tren) ¹⁰⁰	0,094	0,057	0,153
Accidentes de tren responsabilidad del administrador (N.º/ M Km-tren) ¹⁰¹	0,256	0,131	0,186
Delitos con incidencia en la actividad (N.º)	623	640	606
Precusores de accidentes por causa del administrador (N.º/ M Km-tren) ¹⁰²	3,57	4,65	4,48
Ataques deliberados contra las infraestructuras críticas (N.º)	5	3	12
Índice de accidentabilidad laboral (accidentes c.bajas/1000 trabajadores)	12,61	10,45	10,21
Índice de gravedad de accidentes (jornadas perdidas/1.000h trabajadas)	0,45	0,33	0,37
Índice de frecuencia de accidentes ((nº de accidentes/horas trabajadas) * 1.000.000)	7,76	6,42	6,26

5.1. Seguridad en la Circulación¹⁰³

Principales Hitos:



- Mejora de la **seguridad en la circulación**, a través de auditoría y formaciones.

¹⁰⁰ Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

¹⁰¹ Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

¹⁰² Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

¹⁰³ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, Pilar Seguridad, Objetivo 1 (PSEG-OE1)

<ul style="list-style-type: none"> • Continuación del desarrollo e implantación del Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación. • El 19 de abril de 2023 fue aprobada y firmada la Política de Cultura Justa de Adif y Adif AV. • Continuación de la emisión de documentación de seguridad para homologar nuevos vehículos/modificaciones de vehículos, como pueden ser las series S106 y S108, con una clara orientación al cliente. 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> • Desde el punto de vista de la seguridad operacional, el principal riesgo identificado es la materialización de un accidente grave. 	Contribución a los ODS:  
Nuestros compromisos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Está previsto que durante el año 2024 hayan cursado el programa formativo de Liderazgo en seguridad unas 1.500 personas, de todos los ámbitos y niveles jerárquicos de Adif y Adif AV. • Implantar las acciones de mejora detectadas en las auditorías a las que se ha visto sometida la Entidad. . 		

Se realiza el control de los riesgos inherentes a la circulación de los trenes, derivados de la propia actividad de Adif y de las Empresas Operadoras, dando a los usuarios la confianza en la red por la que transitan. **Adif tiene encomendada la seguridad en la circulación de Adif AV.**

Adif utiliza el liderazgo, vigilancia y la gestión de riesgos asociados a la documentación existente en materia de seguridad y material rodante. Para ello, se despliega, junto con las áreas de actividad, un amplio panel de acciones de vigilancia, que se emplean como entrada al ciclo de mejora y permiten anticiparse a la detección de desviaciones.

El Real Decreto 929/2020 de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, derogó Real Decreto 810/2007 de 22 de junio sobre seguridad en la circulación de la RFIG, y ha transpuesto al derecho nacional la Directiva (UE) 2016/798, de 11 de mayo, sobre seguridad ferroviaria y la Directiva (UE) 2016/797, de 11 de mayo, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la UE.

Conforme a lo dispuesto en el Artículo 15 del RD 929/2020, para el ejercicio de las funciones de administración de infraestructuras en la Red Ferroviaria de Interés General, los administradores de infraestructuras deberán disponer de la preceptiva autorización de seguridad emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Dicha autorización de seguridad confirma que el administrador de infraestructuras ha establecido y aprobado un sistema propio de gestión de la seguridad según lo dispuesto en el artículo 13 del citado RD 929/2020, e incluye los procedimientos y disposiciones establecidos en dicho artículo para que se cumplan los requisitos necesarios para el diseño, mantenimiento y explotación de la infraestructura ferroviaria en condiciones de seguridad, incluidos, en su caso, el mantenimiento y explotación del sistema de control del tráfico y de señalización. Con fecha 26/11/2020, mediante Resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, Adif obtiene la renovación de la Autorización de Seguridad por un periodo de vigencia de cinco años, de acuerdo con el artículo 18 del mismo RD 929/2020.

En este contexto el **Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación (SGSC)** de Adif, constituye un elemento crucial sobre el que pivota la seguridad del sistema, dotándose, entre otros elementos, de procedimientos para la gestión de la seguridad, distribución de responsabilidades, análisis y gestión de riesgos y aspectos relativos al factor humano, promoviendo la cultura de la seguridad a través de la confianza y el aprendizaje, contemplando mecanismos de difusión de la información.

La gestión de la seguridad en la circulación debe ser considerada como una función transversal, una necesidad esencial que sólo se garantiza con el máximo esfuerzo personal y colectivo en el cumplimiento diario de la actividad profesional de sus trabajadores y con el impulso de todas las acciones que se dirijan hacia ese único objetivo. Con la publicación y posterior revisión de la **Directriz para la Política y la Gestión de la Seguridad en la Circulación Ferroviaria**, se refuerza el compromiso interno de la Entidad con el marco normativo nacional y europeo, mediante el establecimiento de los criterios y estándares organizativos para la gestión de la seguridad en la circulación, tomando como referencia los criterios del Anexo II del Reglamento Delegado (UE) 2018/762 de la Comisión, de 8 de marzo de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan los Reglamentos (UE) nº 1158/2010 y (UE) nº 1169/2010 de la Comisión.

Tras la renovación de la autorización de seguridad otorgada en noviembre de 2020, durante el año 2023 han continuado desarrollándose acciones formativas, informativas, de sensibilización, supervisión y auditoría para facilitar la implantación efectiva de los procesos y procedimientos del SGSC.

Para propiciar la implantación de los criterios establecidos en la Política de Seguridad, se aprueba el **Plan Anual de Seguridad en la Circulación (PASC)** por el Comité General de Seguridad en la Operación, donde se establecen los Objetivos de Seguridad de Adif y Adif AV, así como los programas y acciones que facilitan su cumplimiento, y que, por medio de indicadores de seguimiento, permiten su monitorización a lo largo del ejercicio por los diferentes órganos de organización y participación de la gobernanza de sus respectivos SGSC, posibilitando con ello detectar desviaciones, desarrollar planes de acción y, en definitiva, garantizar el proceso de mejora continua de los niveles de seguridad en ambas Entidades.



Las **actuaciones destacadas en el ámbito de la seguridad en la circulación** son las que se recogen a continuación:

<p>Acciones de supervisión de la seguridad</p>	<p>Estas acciones de vigilancia se incluyen en el 2º nivel de gobernanza de la seguridad en la circulación, con la finalidad de comprobar el cumplimiento y eficacia de los criterios del SGSC, en particular aquellos incluidos en la normativa reglamentaria de seguridad en la circulación del tráfico ferroviario en la RFIG, administrada por Adif y Adif AV. En este sentido, en el año 2023 se han realizado 984 inspecciones de seguridad.</p> <p>Respecto a los sondeos de seguridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● De los 3 sondeos a nivel de red, para 2 de ellos estarían finalizados las acciones por parte de las GASC, quedando pendiente el informe final. Para el tercero, quedaría pendiente un informe a nivel GASC, y el informe final. ● De los 13 sondeos a nivel territorial: 9 estarían finalizados, quedando 4 pendiente del informe final de la GASC correspondiente.
<p>Acciones de control de la circulación de trenes</p>	<p>Para el control de la circulación de trenes se establecen unas acciones de carácter sistemático, que permitan detectar situaciones de riesgo en el transcurso de la circulación de trenes de mercancías y viajeros, a fin de comprobar el cumplimiento de las normas establecidas en cuanto a la composición de los trenes (material remolcado), cargamentos y documentación del tren.</p> <p>En 2023, para la RFIG administrada por Adif y Adif AV, se realizaron 25.144 acciones de pesaje de vagones.</p> <p>El PASC de 2023, para la RFIG administrada por Adif y Adif AV, programó la realización de 4.765 reconocimientos proactivos sobre los elementos específicos (carga, choque, freno, rodaje, tracción, suspensión, datos de tren y señales de cola de los trenes), realizando finalmente 6.148 acciones.</p>
<p>Acciones de control operacional</p>	<p>Son acciones programadas dentro de la actividad de control operacional de 1º nivel de Adif y Adif AV, que tiene la finalidad de comprobar el cumplimiento de las normas técnicas de explotación existentes, así como el buen estado y mantenimiento de las instalaciones fijas y del material rodantes adscritos o encomendados para sus labores de mantenimiento y conservación en la realización de maniobras.</p> <p>Las visitas de seguridad son acciones encaminadas a vigilar, entre otras, el cumplimiento de las normas reglamentarias, el buen estado de la documentación y útiles de servicio, el correcto funcionamiento de las instalaciones y el estado y conservación del material rodante homologado. En 2023 se han llevado a cabo 3.610 visitas en Red Convencional.</p> <p>Las escuchas permiten comprobar el cumplimiento de las normas de circulación en las conversaciones grabadas en los puestos de mando, así como en aquellos gabinetes de circulación y telemandos de energía, con el fin de detectar desviaciones en el cumplimiento de las normas de explotación y adoptar las acciones correctivas / preventivas necesarias. En 2023 se han realizado 5.019 escuchas en la Red Convencional</p>
<p>Desarrollo e implantación del Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación</p>	<p>Adif ha continuado con el desarrollo e implantación del Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación, para lo que se han aprobado o actualizado un total de 27 documentos en total (6 nuevos y 21 actualizaciones) a lo largo del año 2023.</p> <p>Adicionalmente, se han desarrollado los siguientes grupos de trabajo internos, transversales y multidisciplinares:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Deficiencias de <i>shuntado</i> en circuitos de vía. ● Interfaces en puntos de conexión ferroviarios y secciones transfronterizas con otros administradores de infraestructuras.

	<ul style="list-style-type: none"> ● Competencias en cambios organizativos derivados por movilidad geográfica/funcional incluida la delegación de competencias en materia de seguridad. ● Tratamiento de los centros de gestión en los sistemas de gestión de la seguridad. ● Gestión de las competencias del personal afectado por el desarrollo del sistema de gestión
Gobernanza de la seguridad en la circulación	<p>Los órganos de gobernanza mantienen reuniones periódicas para el seguimiento y desarrollo de las tareas de su competencia, según se detalla a continuación:</p> <p>Órganos de gobernanza comunes con Adif, con participación de Adif AV:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Comité General de Seguridad en la Operación (4 reuniones en 2023). ● Comisión Técnica Central (8 reuniones). ● Comisión Operativa Sectorial de Mantenimiento y Explotación (4 reuniones). ● Subcomité de Seguimiento del SGSC de Adif (6 reuniones).
Mejora de la seguridad en la circulación	<p>Adicionalmente a las acciones de control operacional y de supervisión de la seguridad, se desarrollan un panel de acciones de vigilancia que actúan como entrada al ciclo de mejora continúa establecido. Entre las acciones de entrada a este proceso de mejora, se han desarrollado en el año 2023 las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Auditoría Interna realizada en 2023 correspondiente al ejercicio 2022 del SGSC, donde se han cerrado por parte del auditor 8 no conformidades (NC) y 7 observaciones (OB) identificadas en auditorías anteriores, permaneciendo abiertas 3 NC. Por otra parte, se han identificado 5 nuevas NC relacionadas con el SGSC. ● Se han llevado a cabo tres auditorías de seguridad relacionadas con procedimientos de aplicación en circulación y mantenimiento, con resultados satisfactorios al haberse evidenciado una correcta aplicación de estos, además de haber señalado diversas acciones que ayudarán a la mejora de los propios procedimientos. ● Se han realizado 5 auditorías por parte de la AESF a procesos de Adif, habiéndose identificado diversas acciones de mejora que se irán implementando a lo largo de 2024. ● Se han celebrado 6 reuniones del Subcomité de Seguimiento del SGSC en las que, con la participación de todas las áreas de Adif y Adif AV, se ha comprobado el correcto funcionamiento del SGSC y la revisión y aprobación de nuevos documentos.
Acciones de formación	<p>Entre las actuaciones más destacadas se encuentran las acciones formativas y las dirigidas al otorgamiento, ampliación, mantenimiento y renovación de títulos habilitantes. En el año 2023 se han mantenido 584 Certificados de Conducción del personal de Adif y Adif AV y se han emitido 15.968 habilitaciones de personal relacionado con actividades de seguridad en la circulación de Adif, Adif AV y de Empresas Externas, conforme a los requisitos establecidos en la normativa vigente.</p> <p>Además, durante el ejercicio, se han evaluado a 1.610 aspirantes de Empresas Externas de conocimientos teóricos y a 1.416 de conocimientos prácticos para la obtención de títulos habilitantes.</p>

Centro de gestión de red H24

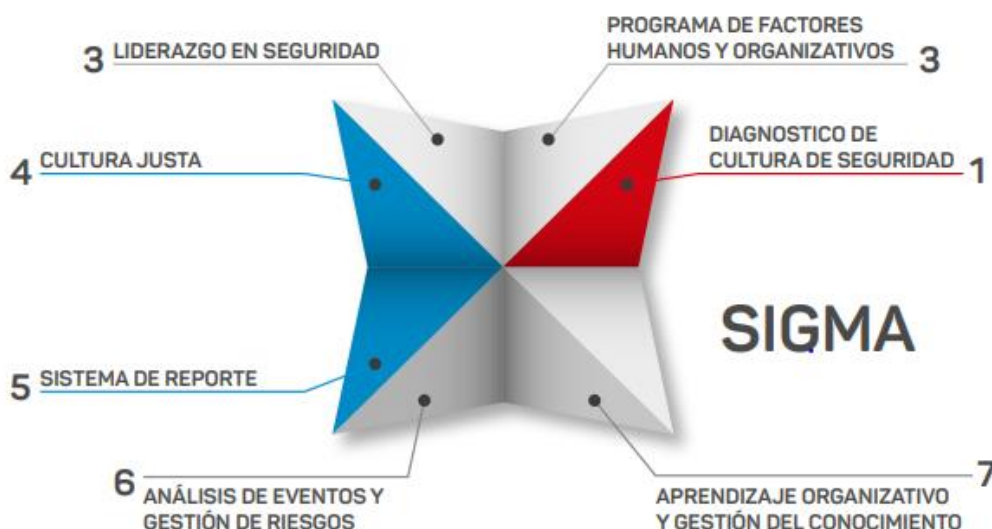
Adif cuenta con el **Centro de Gestión de Red H24**, que funciona las 24 horas todos los días de la semana, lidera y coordina las áreas territoriales de circulación y es el interlocutor central con las áreas de mantenimiento y construcción de Adif y con las empresas ferroviarias, tanto para compatibilizar las restricciones temporales de capacidad en la RFIG, que los primeros generan, con las necesidades de uso de estos últimos, como para dar una pronta respuesta a las contingencias que perturben el normal desarrollo del Plan de Transportes y la ejecución programada de trabajos y obras en la infraestructura.

Además, acoge representantes de comunicación y otras áreas operativas de la empresa con el objeto de coordinar acciones y compartir información en tiempo real. Para ejercer sus labores de dirección y control dispone de herramientas informáticas compartidas con todas las áreas de circulación y resto de intervinientes en el tráfico ferroviario.

Se ha continuado realizando la monitorización del cumplimiento de estacionamiento del material ferroviario en las estaciones según planificación acordada. También se ha realizado la asignación y seguimiento de la impuntualidad por frecuencia en el ámbito de cercanías Madrid y Barcelona.

Cultura de seguridad

Durante el año 2023 las acciones realizadas en el ámbito de la Cultura de Seguridad vienen enmarcadas dentro de las líneas de acción del **Proyecto SIGMA**. Este proyecto tiene como objetivo principal, potenciar y evolucionar la cultura de seguridad de nuestra organización para conseguir una cultura de seguridad “positiva, transparente y justa”, favoreciendo además la integración de los factores humanos y organizativos en los procesos de la organización y en el Sistema de Gestión de Seguridad.



Las **líneas del proyecto SIGMA** donde más trabajo se ha realizado durante el año 2023 son:

- Línea 3: Liderazgo en Seguridad
- Línea 4: Cultura Justa

Línea 3: Liderazgo en seguridad

Esta línea de acción tiene por objetivo convertir a todos las personas que trabajan en Adif y Adif AV en unos líderes en seguridad eficaces. Deben ser los promotores de una cultura de seguridad positiva, transparente y justa, generando un clima en el que las personas se sientan con la confianza y la predisposición para compartir sus observaciones de seguridad. Tanto la detección de las deficiencias y su eliminación o reducción, como la implementación de mejoras en los sistemas y las operaciones son factores clave para la excelencia en la seguridad.



Modelo de Liderazgo en Seguridad basado en comportamientos

Alineado con los principios de liderazgo en seguridad de la ERA, Adif ha desarrollado un modelo con 6 comportamientos que todo líder en seguridad debe poseer.

Programa formativo de Liderazgo en Seguridad desarrollado durante el período 2023-24

Los objetivos del programa son:

- 1- Alinear a todo el personal en torno a dónde estamos en términos de Cultura de Seguridad y cuál es la evolución que queremos lograr.
- 2- Entender las barreras o frenos mentales que de manera inconsciente nos pueden limitar en esa evolución cultural.
- 3- Conocer y entender los comportamientos críticos que todos los líderes deben demostrar para lograr una cultura de seguridad positiva, transparente y justa, y adquirir herramientas para aplicar esos comportamientos en el día a día.

Durante el año 2023 han iniciado el programa 862 personas, realizándose en total 38 sesiones formativas presenciales (27 en Madrid, 3 en Barcelona, 2 en León, 2 en Miranda de Ebro, 2 en Valencia y 2 en Sevilla).

Está previsto que durante el año 2024 hayan cursado el programa 1.500 personas, de todos los ámbitos y niveles jerárquicos de ambas Entidades.

Fases en las que se estructura el programa formativo:

- 1- Realización de un 'Cuestionario sobre Trampas Mentales'.
- 2- Sesión presencial: acción formativa de 7 horas sobre conocimientos teórico-prácticos.
- 3- Formación a través de una plataforma virtual desarrollada 'ad hoc', durante un período de 6 meses de duración: espacio virtual de formación estructurado en 6 'paradas'





(unidades didácticas); se realizarán actividades de sostenibilidad para facilitar que se trasladen los mensajes del programa a la actividad diaria y a los equipos.

Línea 4: Cultura Justa

Esta línea supone un cambio de paradigma ya que el objetivo de la Cultura Justa es optar por el aprendizaje frente a la sanción en los eventos de seguridad no deseados (accidentes, incidentes y situaciones no seguras).

Es esencial la creación de un clima de confianza y transparencia en la organización para que los errores cometidos, involuntariamente, sean una fuente de aprendizaje y no de sanción. Adif y Adif AV deben proteger a los trabajadores para que se sientan seguros a la hora de hablar de temas de seguridad y ‘notificar/reportar’ sucesos de seguridad. Este clima de confianza y protección fomentará la participación de todos ellos consiguiendo incrementar el aprendizaje en la seguridad de las operaciones.

El 19 de abril de 2023 fue aprobada y firmada la Política de Cultura Justa de Adif y Adif AV. Este documento recoge 10 principios que permitirán alcanzar una implantación eficaz de la cultura justa (parte esencial de una cultura de seguridad positiva). La Política de Cultura Justa se fundamenta en aprender de los errores, pero también nos dice que debemos aprender a detectarlos y conocerlos. Los trabajadores son clave en este proceso. Adif y Adif AV se comprometen a generar el clima de confianza y transparencia necesario para que nadie sienta el temor a comunicar conductas o situaciones que puedan suponer un riesgo para la seguridad.

Política de Cultura Justa

- 1.- Las entidades públicas empresariales Adif y Adif Alta Velocidad (Adif AV), tienen el firme propósito de alcanzar la excelencia en el ámbito de la seguridad en las operaciones. Para ello, entre otras cosas, evolucionarán y fortalecerán su cultura de seguridad logrando que se convierta en una Cultura Positiva y Justa. Su compromiso con la seguridad integral del sistema ferroviario es inequívoco. Para lograrlo, promoverán una política de cultura justa que contenga unos principios claros, compartidos y respetados por todo el mundo con respecto a las conductas ligadas a la seguridad, creando un clima de confianza, de previsibilidad y de transparencia.
- 2.- Es muy importante conseguir que ambas entidades se transformen en ‘organizaciones que aprendan permanentemente’ en el campo de la seguridad. Ello requiere que a todos los niveles se notifiquen y reporten los sucesos de seguridad producidos (accidentes, incidentes, cuasi-accidentes, etc.) y las oportunidades de mejora que se detecten.
- 3.- El camino que se necesita recorrer precisa de una cultura que fomente una atmósfera de confianza y diálogo para promover la notificación y el reporte abierto y honesto de los sucesos de seguridad. Es mucho más valioso optar por aprender de los errores básicos que se han cometido de forma involuntaria que utilizar a los mismos como una fuente de sanción.
- 4.- Con independencia del estatus o experiencia de las personas trabajadoras que utilicen el sistema de notificación de sucesos de seguridad implementado, comunicando incluso comportamientos inseguros protagonizados por ellas mismas, se garantiza que siempre serán tratadas de una manera justa, coherente, objetiva y adecuada. Y también se asegura la confidencialidad de cualquier información recibida así como la protección de los informantes.
- 5.- Resulta esencial cumplir con los requisitos de seguridad en las operaciones en todos los aspectos de la actividad de Adif y Adif AV. Por eso, los eventos de seguridad han de ser gestionados de una forma sistemática, proactiva y diligente, equilibrando los requisitos de producción y de seguridad en las operaciones cuando sean contradictorios pero sin que se menoscabe nunca la seguridad. Además, el reconocimiento generalizado de las buenas prácticas en la organización por parte de todas las personas trabajadoras, ha de ser una de las señas de identidad de las dos organizaciones.

- 6.- Se reconoce que cometer errores es algo inherente a la condición humana, y que los factores humanos desempeñan un papel esencial en el ferrocarril, en sus infraestructuras y en la seguridad de las operaciones. Las acciones u omisiones que llevan a cometer errores no tienen propósitos maliciosos, siendo comportamientos que intentan realizar la tarea de forma efectiva. La mera culpabilización y/o sanción a la persona trabajadora no evita la recurrencia del error. Con frecuencia los incidentes ocurren por causas o situaciones latentes. Identificar, gestionar y prevenir las situaciones latentes que están condicionadas por la organización y el contexto del trabajo, facilita la anticipación y corrección de los comportamientos tendientes al error.
- 7.- Se pide a todas las personas trabajadoras en Adif y Adif AV que contribuyan a potenciar la seguridad, notificando y reportando. Una actitud proactiva en seguridad es clave para la mejora continua, siendo una actitud digna y merecedora de reconocimiento.
- 8.- En virtud de la cultura justa adoptada, se seguirá una metodología definida y adecuada para gestionar los errores. Los responsables de aplicar dicha metodología serán personas dotadas con la suficiente independencia y libertad para poder realizar bien su cometido. Los incidentes serán investigados y analizados por personas capacitadas y experimentadas. Cuando los incidentes sean reportados oportuna y abiertamente la expectativa de una acción disciplinaria será la excepción. Si se requiere cualquier acción disciplinaria o administrativa, no se hará sin una investigación adecuada y sin una revisión completa de las conclusiones de esa investigación.
- 9.- Sin embargo, sí serán sancionables los siguientes comportamientos:
 - a) Negligencias que se producen conscientemente.
 - b) Transgresiones deliberadas.
 - c) Actos de dolo, vandalismo y sabotaje.
 - d) No reportar sucesos de seguridad detectados que por motivos previsibles o evidentes, puedan entrañar un riesgo para la operaciones o las personas.
- 10.- Todas las personas que trabajen en Adif y Adif AV, cualquiera que sea su función y donde quiera que lo hagan, deben ser conscientes que tienen un papel que desempeñar y la responsabilidad de participar de una manera activa para alcanzar la excelencia en seguridad. Se pretende que todos ellos posean la firme convicción de actuar como ‘líderes en seguridad’.

Desde Adif y Adif AV se promoverá que las bases y principios de la cultura justa también se conozcan y desarrollen por parte de sus empresas colaboradoras.

La Presidenta de las E.P.E. Adif y Adif AV

Firmado electrónicamente por: MARIA LUISA DOMINGUEZ GONZALEZ
19/04/2023 10:03:22 CEST

BASES PARA LA POLÍTICA DE LA CULTURA JUSTA

1

BASES PARA LA POLÍTICA DE LA CULTURA JUSTA

2

Para ayudar a difundir y divulgar la Política de la Cultura Justa en el seno de la compañía, se preparó una campaña de comunicación consistente en:

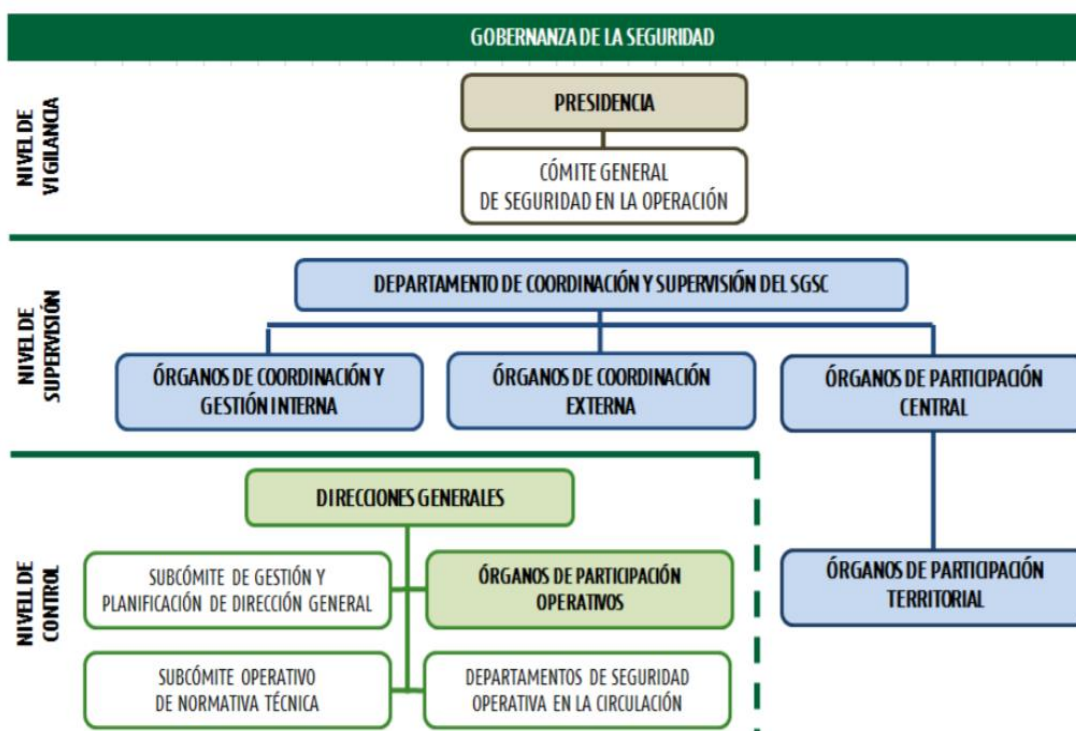
- Diseño, elaboración y difusión de un vídeo divulgativo sobre la Cultura Justa.
- Diseño y difusión de una infografía con el decálogo sobre los 10 principios de Cultura Justa en Adif y Adif AV.
- Elaboración y publicación de noticias relacionadas.

Órganos de coordinación y participación de la gobernanza del sistema

Dentro de la Gobernanza del SGSC de Adif se contemplan diferentes **órganos de participación de la gestión de la Seguridad en la Circulación**, constituidos como mecanismos de supervisión y control de la seguridad de las actividades operativas, con el objeto de asegurar la participación de todo el personal de la organización, directamente o a través de sus representantes, y de velar por la mejora continua de la seguridad en la circulación.

La Gobernanza de la Seguridad en la Circulación se fundamenta en el establecimiento de los diferentes niveles organizativos internos en la Entidad, con la misión y visión de asegurar en toda la Organización la implantación del SGSC, la toma de decisiones consensuadas y su coordinación entre los distintos niveles, así como posibilitar la participación de las personas.

Los órganos de participación en la gestión de la seguridad en la circulación se configuran como un instrumento importante en relación con el Plan Anual de Seguridad en la Circulación para realizar su seguimiento y análisis del nivel de cumplimiento alcanzado de los objetivos de seguridad fijados



En este contexto, la participación del personal representa un elemento clave para el desarrollo de una Cultura de Seguridad Positiva, coadyuvando a ganar confianza y fomentar la cooperación y el apoyo en la mejora continua de la Seguridad en la Circulación.

Según el ámbito de actuación y alcance de sus funciones se constituyen diferentes órganos de participación:



Durante el ejercicio 2023 se han mantenido **58 reuniones entre los diferentes órganos de participación**, siendo estas 8 Comisiones Técnicas Centrales, 4 Comisiones Operativas Sectoriales Mantenimiento y Explotación, 4 Comisiones Operativas Sectoriales Negocio y Operaciones Comerciales y 42 Comisiones Técnicas Territoriales en los diferentes ámbitos territoriales establecidos.

Además, se han **desarrollado las reuniones de los diferentes órganos de coordinación de la gobernanza del SGSC**, según el programa establecido, así como se ha participado activamente en diferentes foros nacionales e internacionales con el fin de compartir su experiencia en materia de Seguridad en la circulación.

Información relativa a accidentes y víctimas

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Nº de accidentes de circulación producidos	44	63	57
Nº de accidentes ocurridos en ancho métrico	5	6	6
Hombres fallecidos	8	14	16
Hombres heridos graves	14	17	14
Mujeres fallecidas	3	5	6
Mujeres fallecidas graves	4	3	4
Total de víctimas (fallecidos y heridos graves)¹⁰⁴	34¹⁰⁵	39	42¹⁰⁶

Para propiciar la implantación de los criterios establecidos en la Política de Seguridad, se aprueba el Plan Anual de Seguridad en la Circulación (PASC) por el Comité General de Seguridad en la Operación, donde se establecen los Objetivos de Seguridad de Adif, así como los programas y acciones que facilitan su cumplimiento, y que, por medio de indicadores de seguimiento, permiten su monitorización a lo largo del ejercicio por los diferentes órganos de organización y


¹⁰⁴ Accidentes con víctimas en el ejercicio, del total de circulaciones producidas sobre la RFIG administrada por Adif.

¹⁰⁵ 4 fallecidos de los que se desconoce el sexo y 1 herido grave del que se desconoce el sexo

¹⁰⁶ 4 fallecidos de los que se desconoce el sexo y 1 herido grave del que se desconoce el sexo

participación de la gobernanza de sus respectivos SGSC, posibilitando con ello detectar desviaciones, desarrollar planes de acción.

5.2. Seguridad en la Información (Ciberseguridad)¹⁰⁷

Principales Hitos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Concluido ciclo 2023 del Sistema de Gestión de Seguridad de la Información con la identificación del nivel de riesgo de las áreas analizadas y los proyectos a ejecutar con objeto de minimizar el riesgo. En este ciclo, se han integrado nuevas áreas. • Durante 2023, han seguido en aumento las medidas de protección y seguridad de los sistemas de información de Adif y Adif AV frente a intrusiones, agresiones, accesos indebidos a la información y/o daños en los activos de la organización. • Coordinación con las áreas de negocio, en las actividades para asegurar el cumplimiento de medidas de seguridad en proveedores de nuevos contratos. 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> • Riesgos relativos a incidentes de seguridad que puedan afectar a la continuidad de las operaciones de la Entidad y la integridad de sus activos. • Riesgos relativos a la seguridad de la cadena de suministro. • Riesgos relativos al desconocimiento de activos de información. • Oportunidad de despliegue de soluciones de seguridad: sondas para detección de vulnerabilidades y análisis de tráfico, solución de protección contra ataques DDOS y tráfico malicioso en servicios en la nube. • Oportunidad de actuaciones para la detección de vulnerabilidades críticas que puedan afectar al negocio. • Oportunidad en el incremento de las actividades de formación y concienciación orientadas al usuario. 	Contribución a los ODS: 
Nuestros compromisos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Garantizar la integridad, disponibilidad y confidencialidad, tanto de la información de la organización como de los sistemas, comunicaciones y tecnologías que dan soporte a los diferentes procesos del negocio, siendo imprescindible el trabajo en equipo de todas las áreas sigue siendo el principal objetivo para 2024. • Los Planes de Acción obtenidos de la gestión del riesgo anual tienen como objetivo implantar las medidas de seguridad necesarias, que durante 2024 permitirán seguir reforzando la protección de las redes. • En 2023 arrancó el proyecto de convergencia IT/OT gestionado por Dirección de Transformación Digital y Sistemas (DTDS) que impulsará la ejecución de los Planes de Acción en las áreas durante 2024. • Seguir ampliando el alcance del Sistema de Gestión de Seguridad de la Información, así como seguir trabajando en el cumplimiento del Esquema Nacional de Seguridad. • Se aumentará la capacidad de monitorización de la infraestructura IT/OT de las diferentes redes de Adif y Adif AV para poder detectar patrones anómalos desde el Centro de Operaciones de Seguridad, con objeto de 		

¹⁰⁷ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, Pilar Seguridad, Objetivo 2 (PSEG-OE2)

detectar posibles incidentes de seguridad, así como la implantación de soluciones de seguridad para los accesos privilegiados y la detección de posibles brechas de seguridad con la ejecución de ejercicios de Red Team.

- Refuerzo del servicio para seguir trabajando en el **cumplimiento del Esquema Nacional de Seguridad en la organización**.
- Durante 2024 se ejecutará el proyecto que permitirá **implantar un Sistema de Gestión de Seguridad en Proveedores** con el fin de **mitigar los riesgos asociados a la cadena de suministro** y que ya ha sido adjudicado.

A través de la ciberseguridad se consigue aumentar las medidas de protección y seguridad de los sistemas con nuevos mecanismos propios de la ciberseguridad. Se busca la Protección de los sistemas de información de gestión u operacionales de Adif, frente a intrusiones, agresiones, accesos indebidos a la información y/o daños en los activos de la organización.

La transformación digital permite crear procesos más eficientes y dicha transformación sólo puede ser posible si se tiene en cuenta la ciberseguridad

La **gestión de la ciberseguridad** se realiza desde la Subdirección de Seguridad de la Información en tres áreas:

- Área de Gobierno, Riesgo y Cumplimiento (GRC) enfocada en el cumplimiento normativo, análisis de riesgos, planes de tratamiento del riesgo, auditoría.
- Área de Operaciones (Centro de Operaciones de Seguridad Gestionada, SOC), enfocada en la prevención y detección de ataques y amenazas, para evitar incidentes de seguridad que puedan poner en riesgo los sistemas de información de Adif y Adif Alta Velocidad (investigación, contención, mitigación y resolución de incidentes).
- Área de Coordinación y Gestión de Proyectos, enfocada en la coordinación de las tareas administrativas, así como de la Gestión de proyectos transversales.

En este ámbito, se cuenta con la **Política de Seguridad en la Información** donde se recoge una declaración de principios y de objetivos para una gestión adecuada de la Seguridad de la Información en Adif, alineada con las directrices estratégicas de la Organización y la normativa legal vigente y que fue firmada en octubre de 2019 y actualizada y firmada por Presidencia en 2023.

Dicha Política es aplicable a toda la entidad y recoge el compromiso de Adif para apoyar y aplicar las normas y procedimientos en los que se sustenta, velando por el cumplimiento de la regulación y el de sus propios requisitos de negocio.

Según se define en la política, Adif debe tener en cuenta los siguientes **principios básicos** a la hora de tomar decisiones en materia de Seguridad de la Información:

- Seguridad como un proceso integral
- Gestión de la seguridad basada en riesgos
- Prevención, reacción y recuperación
- Líneas de defensa
- Reevaluación periódica
- Seguridad como función diferenciada

Todo el personal, tanto interno como los colaboradores, están obligados a conocer y cumplir las medidas de seguridad establecidas dentro de su ámbito de responsabilidad.

Como **novedades durante 2023** se encuentran las siguientes:

- Incremento de capacidades técnicas y operativas:
 - Incremento del equipo en 5 personas
 - Despliegue de soluciones de seguridad: 1 Sonda para la gestión de vulnerabilidades, 1 Sonda para el análisis de tráfico, Solución para la protección contra ataques DDOS y tráfico malicioso en servicios en la nube.
 - Ejercicios para la detección de vulnerabilidades críticas que puedan afectar al negocio.
- Nuevas áreas integradas en el Sistema de Gestión de Seguridad de la Información:
 - Ampliación a toda la DGGP
 - D. de Coordinación
 - D. de Recursos Humanos
 - Sub. Prevención de Riesgos Laborales
- Ampliación de DGSPSC
 - Sub. de Coordinación
 - Sub. de Desempeño de Red
 - Sub. Normativa
 - Sub. Calidad y Cliente
 - Sub. Seguridad y Autoprotección

Modelo de gobierno y gestión de la seguridad

El **Modelo de Gobierno y Gestión de la Seguridad de la Información** desarrollado, permite definir e integrar las capas de gobierno, gestión y operación de la Seguridad de la Información en la Organización, garantizando la identificación e implementación de las funciones y responsabilidades clave para el desarrollo de los procedimientos de seguridad:

- Comité de Seguridad de la Información: órgano que se encarga principalmente de determinar las medidas y acciones necesarias, de la aprobación del Marco Normativo, de definir la estrategia y objetivos y hacer el seguimiento del cumplimiento de la legislación vigente en seguridad de la información.
- Responsable de Seguridad de la Información: encargado del análisis y gestión de los riesgos, impulsando y coordinando la implantación de las medidas de seguridad y cumplimiento de la legislación vigente, de la formación y concienciación, la gestión de la monitorización, detección y respuesta ante incidentes, de la vigilancia digital y de la gestión de vulnerabilidades.
- Delegado de Seguridad de la Información: sus funciones implican conocer el Cuerpo Normativo y regulaciones aplicables en el ámbito de la Seguridad de la Información velando por su cumplimiento dentro de su ámbito, participar en el Comité de Seguridad de la Información y mantener una adecuada coordinación con el Responsable de Seguridad de la Información, impulsar la implantación y operación del Sistema de Gestión de Seguridad de la Información (SGSI) en su ámbito y realizar el seguimiento de los planes de tratamiento del riesgo. En caso de ciberataque, debe seguir las instrucciones del Responsable de Seguridad de la Información de Adif y Adif AV.

- **Responsable de Negocio:** se encarga de determinar los niveles y requisitos de seguridad de servicios y/o información bajo su responsabilidad así como velar por la protección de los mismos, impulsar el cumplimiento de los planes de tratamiento del riesgo, mantener una adecuada coordinación con el Delegado de Seguridad de la Información y los Responsables de Sistemas de su área de negocio, impulsar la implantación y operación del SGSI en su ámbito así como gestionar y proporcionar los recursos técnicos y humanos necesarios para realizar todas las funciones de seguridad en su área de negocio.
- **Responsables de Sistemas:** son los responsables de desarrollar, operar y mantener el sistema de información durante todo su ciclo de vida, verificando su correcto funcionamiento conforme a los objetivos del servicio y teniendo en cuenta el marco normativo de Seguridad de la Información.

Control de riesgos de seguridad de la información

El compromiso con la mejora constante y la adopción proactiva de medidas de Seguridad de la Información más eficientes hace necesario adaptarse a cambios tecnológicos y de seguridad.

Por este motivo, se ha adaptado la escala de riesgo de Seguridad de la Información de 0 (despreciable) - 7 (muy crítico) a 0 (muy bajo) - 5 (muy alto), lo que se sustenta en la necesidad de alinearse con la evolución constante del panorama tecnológico, adecuarse a las nuevas tecnologías y herramientas GRC, así como con los enfoques metodológicos del mercado permitiendo disponer de una comparativa de riesgos tecnológicos y de seguridad con otros sectores y organizaciones, además de seguir e implementar las guías y buenas prácticas en el ámbito de la Seguridad de la Información.

El nivel de Riesgo Objetivo para 2024 $\leq 3,5$ asociado al objetivo 8.2 en lograr niveles más elevados de productividad mediante la modernización tecnológica y la innovación, ya que la reducción del riesgo en los sistemas de información contribuye no sólo a sistemas más seguros sino también más eficientes.

5.3. Seguridad y autoprotección^{108 109}

Principales Hitos:

- Sigue en proceso de ejecución la actuación MRR “**Digitalización y tratamiento de la información disponible de las cámaras de seguridad en estaciones**”. Se han desarrollado análisis aplicando inteligencia artificial, concretamente en la detección de objetos abandonados, el análisis de comportamientos de las personas anómalos, el análisis de las trayectorias, el control de aforos, la detección de aglomeraciones y el seguimiento de personas de interés, estando ya todos los modelos en fase de aprendizaje. Se ha estado actuando sobre los sistemas de videovigilancia y redes de comunicaciones en las siguientes estaciones: Madrid-Atocha, Madrid-Chamartín, Barcelona Sans, Valencia Nord, Valencia Joaquín Sorolla, Sevilla, Málaga y Salamanca.
- Implantados la **Política de Seguridad Patrimonial** adecuada a las exigencias y requerimientos organizativos y el proceso ADIF-PR-108-001-001.- Gestión de la Seguridad Patrimonial, que da respuesta a

¹⁰⁸ Contenido vinculado al indicador **GRI 416-1**: Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios

¹⁰⁹ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Seguridad, Objetivo 3 (PSEG-OE3)**

la responsabilidad de Adif de velar por garantizar la seguridad de las personas, la continuidad de la actividad y la preservación de sus activos, frente a las amenazas ocasionadas por actos de interferencia voluntaria y/o ataques deliberados al sistema ferroviario.

- Se ha definido y se está desarrollando una **prueba piloto para la incorporación del uso de drones** como apoyo a los servicios de vigilancia prestados por las patrullas de vigilantes a lo largo de la traza ferroviaria, transmitiéndose la señal de video generada a los Centros de Protección y Seguridad.
- Unificación de las alarmas de ENYSE, CAF, SIEMENS y THALES conforme norma Adif “Señalización de enclavamientos electrónicos de arquitectura física” (NAS819)
- Elaboración del **Manual de usuario de alarmas SIAM** y envío a las brigadas de mantenimiento.

Principales riesgos y oportunidades:

- **Delitos con incidencia en la actividad** como consecuencia de actos de interferencia voluntaria en el sistema ferroviario (daños en las instalaciones, sustracción de conductores eléctricos, sustracciones de material ferroviario, colocación de obstáculos con dolo en las vías), que amenazan la seguridad de las personas, la preservación de los activos y la continuidad de la explotación.
- **Ataques deliberados contra la infraestructura ferroviaria** (actos violentos de colocación de explosivos, alarmas por amenaza de bomba y por paquetes o equipajes sospechosos, etc.).

Contribución a los ODS:



Nuestros compromisos:

- % de **realización de informes de situaciones de emergencia con aplicación del Plan de Autoprotección**: 100%
- **Reducir del orden de un 3 % el número de delitos con incidencia en la actividad** como consecuencia de actos de interferencia voluntaria en el sistema ferroviario (daños en las instalaciones, sustracción de conductores eléctricos, sustracciones de material ferroviario, colocación de obstáculos con dolo en las vías).
- Puesta en servicio de sistemas de alarma de SIEMENS y THALES.
- Unificación de las alarmas del tecnología pendientes de Alstom según la norma NAS819.

SEGURIDAD

Se entiende por protección de las infraestructuras críticas el conjunto de actividades destinadas a asegurar la funcionalidad, continuidad e integridad de las infraestructuras críticas con el fin de prevenir, paliar y neutralizar el daño causado por un ataque deliberado contra dichas infraestructuras.

Se trabaja en la mejora en la protección de instalaciones a través del empleo de nuevas tecnologías. Además, se apuesta por la seguridad en infraestructuras e instalaciones de la Compañía mediante la implementación de los sistemas y protocolos oportunos en casos de incidentes o emergencias, en colaboración con las entidades públicas competentes.

El Plan de Seguridad del Operador de Adif es el documento estratégico definidor de las políticas generales del operador crítico para garantizar la seguridad del conjunto de instalaciones

Los **22 Planes de Protección Específicos** ¹¹⁰de infraestructuras designadas como críticas en Adif son los documentos operativos donde se definen las medidas concretas ya adoptadas y las que se vayan a adoptar por los operadores críticos para garantizar la seguridad integral de sus infraestructuras. En estos documentos:

1. Se han identificado los niveles de riesgo al que se enfrenta cada una de las infraestructuras.
2. Se han elaborado planes de acción destinados a la prevención, gestión y respuesta frente aquellos riesgos que puedan poner en peligro las infraestructuras ferroviarias.
3. Se han planificado y coordinado las actuaciones en materia de seguridad.
4. Se pretende una mejor protección de las infraestructuras ferroviarias con el objeto de hacerlas más resilientes.
5. Se han coordinado y homogenizado los planes y procedimientos ya existentes.

En cumplimiento de la periodicidad establecida en la legislación vigente para la revisión de los Planes de Protección Específicos (PPE), por parte de los operadores críticos, se ha realizado la revisión de 16 PPEs de infraestructuras designadas como críticas en los Subsectores del Transporte Ferroviario y del Transporte Urbano y Metropolitano.

Durante el año 2023, tras ser revisados por el CNPIC, se ha recibido de la Secretaría de Estado de Seguridad la Resolución de Aprobación de dos de los Planes de Protección Específicos de las infraestructuras que se tienen designadas como críticas en Adif, por lo que ya el 100% está aprobado.

Seguridad

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Presentación de denuncias administrativas (nº)	841	513	473
Presentación de denuncias penales (nº)	918	945	815
Realización de inspecciones de seguridad (nº)	1.345	1.171	1.220
Realización de operativas extraordinarias (nº)	82	63	41
Realización de intervenciones de auxilio a personas (nº)	1.050	1.477	1.730
Realización de intervenciones de auxilio a accidentados (nº)	139	174	149
Realización de apoyos a entidades externas (Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Cuerpo de Bomberos, 112, etc.) nº	1.640	1.652	1.971
Realización de apoyos a entidades ferroviarias (PM, Mantenimiento, Estaciones, etc.) nº	2.792	3.409	3.761
Realización de apoyos a Autoridades (nº)	54	77	78
Detección de objetos no permitidos en controles de seguridad de equipajes (nº)	ND	497	766
Recuperación de objetos perdidos	ND	999	960

¹¹⁰ Estos documentos se revisan con carácter bienal.

Puntuación s/ 45 en la evaluación de los servicios de vigilancia y seguridad	38,94	35,85	36,76
Proyectos de protección y seguridad en estaciones en los que se ha participado	41	111	145
Proyectos de protección y seguridad en estaciones elaborados	0	13	9

AUTOPROTECCIÓN Y EMERGENCIAS

Por otro lado, se entiende por autoprotección el sistema de acciones y medidas, adoptadas por Adif, con sus propios medios y recursos, dentro de su ámbito de competencias, encaminadas a prevenir y controlar los riesgos sobre las personas y los bienes, a dar respuesta adecuada a las posibles situaciones de emergencia y a garantizar la integración de estas actuaciones en el sistema público de protección civil.

Los **Planes de Autoprotección** son el marco orgánico y funcional previsto para las actividad, centros, establecimientos, espacios, instalaciones o dependencias, con el objeto de prevenir y controlar los riesgos sobre las personas y los bienes y dar respuesta adecuada a las posibles situaciones de emergencias, en la zona bajo responsabilidad de Adif, garantizando la integración de estas actuaciones en el sistema público de protección civil.

Adif posee 164 instalaciones afectadas por la Norma Básica de Autoprotección y legislación autonómica complementaria que deben de poseer Plan de Autoprotección.

Para los **62 Planes de Autoprotección**¹¹¹ que engloban las **164 instalaciones** se realizan:

1. Simulacros con carácter anual que verifican los procedimientos de actuación en emergencia.
2. Inspecciones con carácter anual de medios e instalaciones de protección para verificar la funcionalidad de estos.
3. Formación cada tres años para formar a los agentes que puedan verse implicados en una emergencia.

Además, se ha establecido un **protocolo de coordinación con todos los servicios de intervención en emergencias** de todas las Comunidades Autónomas para la gestión de la autoprotección y las emergencias.

Por otro lado, se ha celebrado la reunión del **Comité para la Gestión de la Autoprotección y las Emergencias** con cada una de las empresas ferroviarias de transporte de viajeros que operan actualmente.

Autoprotección y emergencias

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Planes de autoprotección realizados (nº)	30	27	19
Realización de simulacros (nº)	74	69	65

¹¹¹ Estos documentos se revisan con carácter trienal, siempre que no haya cambios sustanciales con anterioridad.

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Ejecución de inspecciones a medios e instalaciones de protección (nº)	116	121	106
Jornadas formativas a personal interno y externo (nº) ¹¹²	244 (con 2.500 alumnos)	265 (con 2.845 alumnos)	259 (con 3.289 alumnos)

Mensualmente se lleva a cabo una **evaluación global de la calidad de los servicios de vigilancia y seguridad prestados**, que tiene en cuenta el grado de cumplimiento de los compromisos asumidos en la organización operativa de servicios ofertada por parte del adjudicatario. El procedimiento de evaluación se describe en el Pliego de Prescripciones Técnicas para la contratación de los servicios de vigilancia y seguridad vigente, en él se establece una serie de *ítems* que deben ser valorados conforme a unas puntuaciones y un peso que cada *ítem* tiene dentro del programa de evaluación, atendiendo al grado asignado de importancia.

Información del desempeño de la sociedad y responsabilidad de producto

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Evaluación de la prestación de los servicios de vigilancia y seguridad (puntos/45)	38,94	35,85	36,76
Ataques deliberados contra las infraestructuras críticas (Nº)	5	3	12
Realización de informes de situaciones de emergencias con aplicación del Plan de Autoprotección (%)	100	100	100
Delitos con incidencia en la actividad (Nº)	623	640	606

Durante el ejercicio 2023 se han producido en Adif **12 incidencias catalogadas como ataques deliberados contra la infraestructura ferroviaria**, concretamente alarmas por amenaza de bomba y por paquetes o equipajes sospechosos. En todos los casos fue necesaria la activación de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y, en algunos, se requirió a unidades caninas y Tedax.

Por otro lado, se han producido en Adif 606 incidencias catalogadas como delitos con incidencia en la actividad, concretamente 116 por daños ocasionados en la infraestructura, 267 incidencias por sustracción de conductores eléctricos, 121 sustracciones de material ferroviario y 102 obstáculos colocados con dolo en la vía.

Compromisos

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Nº de delitos con incidencia en la actividad	≤ 780	≤ 760	≤ 740
Nº de ataques deliberados contra infraestructuras críticas	≤ 16	≤ 12	≤ 16
Realización de informes de situaciones de emergencias con aplicación del Plan de Autoprotección (%)	100	100	100

¹¹² Dato agregado Adif y Adif AV

Evaluación de la prestación de los servicios de
vigilancia y seguridad

≥ 36

≥ 33

≥ 35

Situaciones de emergencias con aplicación del Plan de Autoprotección

GERENCIA	FECHA	TIPO INSTALACIÓN	UBICACIÓN	DESCRIPCIÓN
CENTRO	26/05/2023	TERMINAL DE MERCANCÍAS	Terminal de Mercancías de Vicalvaro clasificación	Electrocución de un menor
CENTRO	26/11/2023	TÚNEL	Túnel de Atocha Chamartín en Recoletos	Descarrilo de varios coches bloqueando el túnel
CENTRO	05/12/2023	TÚNEL	Túnel de Atocha Chamartín en Recoletos	Descarrilo de varios coches bloqueando el túnel
CENTRO	08/12/2023	TÚNEL	Túnel de Atocha Chamartín en Recoletos	Descarrilo de varios coches bloqueando el túnel
NORESTE	09/03/2023	TÚNEL Y VÍA	Boca Mataró del túnel de Sagrera	Descarrilamiento en Boca Mataró (túnel Sagrera)
NORESTE	26/06/2023	ESTACIÓN Y TÚNEL	Plaza de Cataluña	Aviso de bomba y desalojo de estación <i>Falsa alarma</i>
NORESTE	27/06/2023	ESTACIÓN Y TÚNEL	Plaza de Cataluña	Objeto sospechoso Aviso a artificieros <i>Falsa alarma</i>
NORESTE	11/08/2023	TÚNEL	Túnel de El Garraf	Avería de tren por falta de tracción
NOROESTE	03/01/2023	PLENA VÍA	Túneles León-Gijón (PK 59+000 entre Busdongo y Pajares)	Tren sin tensión ni confort. Viajeros por carretera
SUR	16/12/2023	PLENA VÍA	Túneles de El Chorro	Choque de trenes sin heridos
NORTE	23/05/2023	TÚNEL	Estación de San Mamés	Arrollamiento de persona
NORTE	26/06/2023	TERMINAL DE MERCANCÍAS	Bilbao Mercancías. Santurce	Fuga de ácido en una cisterna
NORTE	10/07/2023	TÚNEL	Jesús del Monte	Tren averiado. Viajeros salen por ventana y puerta
NORTE	26/07/2023	ESTACIÓN	Estación de Irún	Arrollamiento de persona
NORTE	12/09/2023	TÚNEL	Montábliz	Incendio en interior del túnel Negro
NORTE	20/09/2023	ESTACIÓN	Pamplona	Incendio de traviesas
NORTE	02/10/2023	TERMINAL DE MERCANCÍAS	Bilbao Mercancías. Santurce	Fuga MMPP en vagón cisterna

CONTROL Y MANTENIMIENTO DE LOS PASOS A NIVEL

Como parte de sus acciones de protección, Adif lleva a cabo un control de los Pasos a nivel existentes en la red ferroviaria. Asimismo, colabora con otros organismos y entidades titulares de los caminos o carreteras con el fin de tomar acciones para reducir el riesgo de accidentes.

La Entidad dispone de distintos procedimientos y normativas que abarcan desde la fase de obra a la fase de mantenimiento, en el que se incluyen criterios para minimizar el riesgo. Asimismo, se dispone de procedimientos para la investigación y comunicación de accidentes en materia de pasos a nivel, cumpliendo con las obligaciones y requerimientos establecidos por la normativa.

Durante 2023 se han aprobado una serie de procedimientos e instrucciones relativas al control e inspección de los Pasos a Nivel (PPNN), sobre criterios de mantenimiento, procedimientos para el establecimiento y clausura de estos, y sobre la evaluación del riesgo, entre otros.

Asimismo, durante 2023 se han llevado a cabo las siguientes obras de mejora de los PPNN:

Obras de supresión de pasos a nivel en adjudicación

- Ejecución de las obras del Proyecto de construcción de supresión del paso a nivel de la Línea Gandía a Silla a la altura del término municipal Cullera (Valencia).
- Ejecución de las obras del proyecto de construcción de supresión de los pasos a nivel de la línea red ferroviaria de interés general 410 Linares - Baeza – Almería a la altura del término municipal de Huélago (Granada).

Obras de supresión de pasos a nivel en ejecución:

- Ejecución de las obras del proyecto constructivo de supresión de los pasos a nivel de la línea Barcelona-Ripoll a la altura del término municipal de La Garriga.
- Ejecución de las obras del proyecto constructivo de supresión del paso a nivel de la Línea Ujo-Collanzo a la altura del término Municipal De Aller (Asturias).
- Ejecución de las obras del proyecto de construcción supresión del paso a nivel en la línea Santander-Llanes Ancho Métrico (RAM). (N.º De Línea RFIG 770). a la altura del término Municipal De Ribadesella (Asturias).
- Ejecución de las obras del proyecto constructivo para la supresión del paso a nivel del punto kilométrico de la línea Madrid-Hendaya a la altura del término municipal de Miranda de Ebro (Burgos).
- Ejecución de las obras del Proyecto de construcción de supresión del paso a nivel de la Línea Gandía a Silla (número de línea 344), término municipal Cullera (Valencia).
- Ejecución de las obras del proyecto de construcción de supresión del paso a nivel del p.k.433/881 en la línea Santander-Llanes Ancho Métrico, término municipal de Llanes (Asturias).

Obras de supresión de pasos a nivel Finalizadas:

- Ejecución de las obras de adecuación y actualización del proyecto constructivo: línea Linares-Almería.

Además, se instaló una protección automática en el paso a nivel de la línea Asunción Universidad – Aranguren a la altura del término municipal de Merindad de Sotoscueva (Burgos), y se llevó a cabo la renovación de accionamientos de pasos a nivel mediante tecnología Alstom.

En relación con las **obras de mejora y supresión de pasos a nivel (PPNN)** se reflejan a continuación el número de actuaciones acometidas en el ejercicio:

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Nº de PPNN Suprimidos/clausurados	86	71	31
Nº de PPNN con mejora de la protección.	11	0	0

5.4. Seguridad en entorno laboral¹¹³



Principales Hitos:

- Actualización de las **Políticas Preventivas**
- Constitución de un **servicio de prevención mancomunado para Adif y Adif-AV**, habiendo sido acordada dicha constitución y las condiciones de desarrollo de éste con la representación de los trabajadores.
- Revisión del **Plan de Prevención de Riesgos Laborales**.
- Constitución del **grupo de trabajo de “Empresa Saludable”** (Resolución de la Presidenta de fecha 26/09/2023).
- Presentación al INSST de la **“memoria de buenas prácticas empresariales de los programas de PST”**, presentando los programas en marcha y previstos en esta materia como candidatura para que Adif/Adif-AV sean reconocidas como “Empresa Saludable” en base al modelo elaborado por la Red Europea de PST (ENWHP) y la Red Española de Empresas Saludable (RESS).
- Aprobación de un **nuevo protocolo PG-PRL-06 sobre “Inclusión laboral de personas trabajadoras con discapacidad reconocida”** y de una **nueva guía técnica de Prevención de Riesgos Laborales (GT-PRL-05)** denominada “Guía de inclusión de personas con diversidad funcional”, documentos que quedan incorporados al Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SST) de Adif y Adif AV.

Principales riesgos y oportunidades:

- Los centros de trabajo están repartidos por la geografía peninsular; también se realizan proyectos internacionales.
- Los riesgos más relevantes característicos de la actividad de Adif son los de electrocución y el de arrollamiento.

Contribución a los ODS:

Nuestros compromisos:

- Continuar el **V Plan de Accidentabilidad Cero**: Horizonte 2030.
- **Planificación anual de Actividad Preventiva** – Programación anual del Servicio de Prevención, año 2023.
- **Reconocimiento como “Empresa Saludable”** en base al modelo elaborado por la Red Europea de PST (ENWHP) y la Red Española de Empresas Saludable (RESS).

RESUMEN DE SEGURIDAD Y SALUD EN CIFRAS

¹¹³ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, Pilar Seguridad, Objetivo 4 (PSEG-OE4) y Objetivo 5 (PSEG-OE5)

20,70 % de empleados participantes en medicina preventiva	4,56 índice de absentismo	9.879 jornadas perdidas por accidente laboral o enfermedad profesional
---	-------------------------------------	--

Adif considera que la prevención de los riesgos laborales es una exigencia legal, ética y social. A través del pilar estratégico de "seguridad" del nuevo PE2030 se siguen desplegando las iniciativas encaminadas a la mejora de la seguridad integral (operacional, ambiental, protección civil, seguridad y salud laboral y seguridad de la información).

Adif trabaja para avanzar en la mejora de las condiciones de trabajo, del bienestar físico y mental de las personas trabajadoras, en la reducción constante y sostenida de los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales, y en la integración de la prevención de riesgos laborales en todas las actividades y en todos los niveles jerárquicos. Para ello se sirve de una serie de indicadores de desempeño que se dividen en **4 grandes bloques** y que le sirven para monitorizar la consecución de objetivos en torno a:

- Accidentalidad.
- Línea de actuación Prevención.
- Línea de actuación Integración.
- Línea de actuación Promoción de la salud.

La iniciativa estratégica que constituye el **V Plan de Accidentabilidad Cero** contribuye al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas a través de sus metas e indicadores asociados.

Este V Plan de Accidentabilidad Cero ha sido acordado por Adif y Adif Alta Velocidad con la representación especializada de los trabajadores en el seno del Comité General de Seguridad y Salud y de la Comisión de Seguridad y Salud Laboral, respectivamente, en cumplimiento con lo establecido en la Ley 31/1995, de Prevención de Riesgos Laborales, Adif AV cuenta con un **Plan de Prevención de Riesgos Laborales**.



Además, anualmente Adif lleva a cabo la Planificación de la actividad preventiva (**Programación del Servicio de Prevención**) con diferentes fines:



Respecto a la seguridad en el entorno laboral, se continúa con la política de seguridad máxima para las personas con políticas de prevención, incluyendo tanto a usuarios como a empleados. Además, se tiene un fuerte compromiso con la seguridad y salud de los trabajadores propios, colaborando con otras empresas para conocer y controlar los riesgos derivados de la interacción con contratistas y proveedores, así como de todo aquel que desempeñe un trabajo puntual o de larga duración para Adif.

Se pretende avanzar en la mejora de las condiciones de trabajo, del bienestar físico y mental de las personas trabajadoras, en la reducción constante y sostenida de los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales, y en la integración de la prevención de riesgos laborales en todas las actividades y en todos los niveles jerárquicos

5.4.1. Prevención de Riesgos Laborales

Adif, en coherencia con su estrategia de Responsabilidad Corporativa, respetuosa con la seguridad integral del sistema ferroviario y con el medio ambiente, hace extensivos los principios de su Política Preventiva al ámbito externo y a las relaciones con sus grupos de interés. La Entidad debe realizar la preceptiva coordinación de actividades empresariales con las empresas contratistas y concurrentes en sus centros de trabajo.

Los riesgos laborales más relevantes de la actividad de Adif son el de electrocución y el de arrollamiento

La gestión de la seguridad y salud en obras que realiza a través de la aprobación de los Planes de Seguridad y Salud (PSS) en obras con proyecto y a partir de informes favorables de los PSS e informes de suficiencia para obras sin proyecto. Además, se realizan actas de adhesión por parte de los subcontratistas al documento preventivo elaborado por la contrata.

Asimismo, los representantes designados por Adif tendrán la facultad de supervisar el cumplimiento por parte del contratista, subcontratista y trabajadores autónomos, de la normativa de Prevención de Riesgos Laborales y cualquier otra disposición vigente en materia de Prevención de Riesgos Laborales.

En enero de 2023 se han actualizado las **Políticas Preventivas** introduciendo tres nuevos principios relacionados con:

- Integración de la perspectiva de género en la gestión preventiva.
- Promoción de la salud con el fin de mejorar la salud y el bienestar físico y mental de los trabajadores.
- Integración de la diversidad generacional y funcional en el entorno laboral.

Por otro lado, como se ha señalado en la introducción al punto de seguridad en entorno laboral, continúa en ejecución el **V Plan de Accidentabilidad Cero: Horizonte 2023**. Las medidas concretas en cada uno de los objetivos o programas de actuación específicos del V Plan de Accidentabilidad Cero se van acordando y planificando, en función de las necesidades, prioridades y recursos disponibles, en las sucesivas Planificaciones anuales de la Actividad Preventiva - Programaciones anuales del Servicio de Prevención.

En cuanto al **Plan de Prevención de Riesgos Laborales**, en enero de 2023 ha sido objeto de revisión debido a:

- Compromiso de revisión del Plan cada cuatro años.
- Ajuste a la nueva modalidad organizativa del servicio de prevención de riesgos laborales que se constituye como Servicio de Prevención Mancomunado (SPM), y todo lo que ello implica: memoria anual del servicio de prevención, auditoría reglamentaria, etc.
- Adaptación al Plan Estratégico 2030 (PE 2030) y su nueva formulación estratégica: misión, visión, ambición y propósito.
- Actualización de los anexos para su adecuación a la realidad actual: estructura organizativa de cada Entidad, estructura y composición del SPM, V Plan de Accidentabilidad Cero: Horizonte 2030 y alcance de la certificación del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo según la norma ISO 45001:2018.
- Ajuste a los órganos de participación establecidos actualmente.
- Actualización según la reciente adhesión a la Declaración de Luxemburgo.
- Actualización de la Política Preventiva de ambas entidades.
- Actualización según el Código Ético y de Conducta, refiriendo explícitamente los compromisos con afectación a la SST.
- Actualización para recoger la existencia de los Protocolos de actuación frente al acoso laboral y de actuación frente al acoso sexual y por razón de sexo.
- Cambios en la normativa interna de aplicación, y los actuales (y futuros) documentos del SG-SST.
- Otros cambios menores y aspectos meramente formales.

Las principales actuaciones en materia de Prevención de Riesgos Laborales durante 2023 son las que siguen¹¹⁴:

- Formación en PRL: se han **impartido 121.743 horas de formación**.
- Vigilancia de la Salud: a través de **exámenes de Salud y reconocimientos psicofísicos**. En el año 2023 se llevaron a cabo **2.132 exámenes de Vigilancia de la Salud y 3.778 reconocimientos psicofísicos**.

¹¹⁴ Contenido vinculado al indicador GRI 403-5: Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo y GRI 403-6: Fomento de la salud de los trabajadores

- Se ha celebrado **262 reuniones de la Comisión de Seguridad y Salud Laboral**¹¹⁵ de Adif, órgano de la empresa de máximo nivel participativo sobre temas de seguridad, higiene y salud laboral, del que emanan las directrices en estas materias¹¹⁶.
- Se han realizado **532 evaluaciones de riesgos laborales**¹¹⁷.
- Se han realizado **9 evaluaciones de riesgos ergonómicos/psicosociales**.
- Auditorías:

El *Sistema de Gestión de Prevención de Adif y de Adif AV* está sometido a la preceptiva **auditoría reglamentaria** (Real Decreto 39/1997), que se realiza con la periodicidad que marca la Ley (**cada 4 años en el caso de Adif y Adif AV**).

El *Sistema de Gestión de SST de Adif y Adif AV* se somete **cada año** a un proceso de **auditoría externa** (con el ciclo trienal: renovación - 1er seguimiento - 2ºseguimiento) de certificación voluntaria según la norma ISO 45001:2018.

La **auditoría interna** del *Sistema de Gestión de SST (SG-SST)* es un proceso sistemático, independiente y documentado para obtener –de forma interna– “evidencias de la auditoría” y evaluarlas de manera objetiva con el fin de determinar el grado en que se cumplen los “criterios de auditoría”. La Auditoría Interna del Sistema de Gestión de SST se desarrolla anualmente de acuerdo con los requisitos exigidos por la norma ISO 45001, apartado 9.2.1, según el descrito en el procedimiento PSG-SST-03, con el fin de verificar la adecuada implantación del SG-SST, evaluar su efectividad e integración y, en su caso, detectar las anomalías o desviaciones existentes para establecer las correspondientes acciones correctoras.

Las auditorías internas reguladas en este procedimiento se configuran como un mecanismo de autocontrol centralizado bajo criterios únicos del Servicio de Prevención, sin perjuicio de las funciones específicas de inspección atribuidas a diversas categorías y organismos de la empresa, así como de otros mecanismos de control operacional de riesgos que puedan establecerse. El resultado de la auditoría a cada área o centro de trabajo se concreta en la identificación, por parte del equipo auditor, de una serie de no conformidades, observaciones, oportunidades de mejora y/o puntos fuertes.

Los indicadores relativos a la salud y seguridad son:

Número de accidentes de trabajo por sexo¹¹⁸

			2021	2022	2023	Objetivos establecidos en 2023 (sobre el total)
Accidentes no in itinere	Hombre	Con baja	131	110	115	229 accidentes
		Sin baja	150	132	144	

¹¹⁵ Contenido vinculado al indicador **GRI 403-4**: Participación de los trabajadores, consultas y comunicación sobre salud y seguridad en el trabajo

¹¹⁶ Contenido vinculado al indicador **GRI 403-5**: Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo

¹¹⁷ En 2022 se realizaron 692 evaluaciones

¹¹⁸ Contenido vinculado al indicador **GRI 403-9**: Lesiones por accidente laboral y al indicador **GRI 403-2**: Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes

	Mujer	Con baja	9	9	12	
		Sin baja	11	14	28	
Total		Con baja	140	119	127	
		Sin baja	161	146	172	
Accidentes in itinere	Hombre	Con baja	24	23	34	72 accidentes
		Sin baja	17	12	21	
	Mujer	Con baja	11	12	17	
		Sin baja	8	13	16	
Total	Con baja	35	35	51		
	Sin baja	25	25	37		
Recaídas	Hombre	Con baja	5	3	2	No se han establecido objetivos específicos para este indicador
		Sin baja	0	0	0	
	Mujer	Con baja	0	1	0	
		Sin baja	0	0	0	
Total	Con baja	5	4	2		
	Sin baja	0	1	0		

Los datos relativos a los **indicadores de salud y seguridad (índice de frecuencia – I.G.¹¹⁹, índice de gravedad – I.G.¹²⁰ e índice de accidentabilidad laboral – I.A.L.¹²¹)** obtenidos son los que siguen a continuación:

	Ejercicio 2021			Ejercicio 2022			Ejercicio 2023		
	I.F. accidentes	I.G. accidentes	I.A.L.	I.F. accidentes	I.G. accidentes	I.A.L.	I.F. accidentes	I.G. accidentes	I.A.L.
Hombres	8,51	0,49	13,93	7,06	0,35	11,59	6,89	0,42	11,36
Mujeres	3,41	0,19	5,30	3,04	0,20	4,74	3,38	0,18	5,22
Total	7,76	0,45	12,61	6,42	0,33	10,45	6,26	0,37	10,21
Objetivos establecidos en 2023							11,58	0,64	19,94

Mientras que los datos de absentismo son:

Absentismo

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Nº de horas de absentismo	915.012	932.039	944.148
Índice de absentismo	5,17	4,86	4,56

¹¹⁹ Índice de frecuencia = (nº de accidentes/horas trabajadas) · 1.000.000

¹²⁰ Índice de gravedad = (nº de jornadas perdidas/nº de horas trabajadas) · 1.000

¹²¹ Índice de accidentabilidad laboral = (nº de accidentes · 1.000) /nº trabajadores medios)

Jornadas perdidas por accidente laboral o enfermedades profesionales

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Hombres	9444	6639	8.701
Mujeres	867	1077	1178
Total	10.311	7.716	9.879

En el ejercicio 2023 se han producido 4 enfermedades profesionales (en 2022 hubo 4)¹²²

Otros indicadores

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
% de empleados participantes en medicina preventiva	22,58	17,09	20,70
Complemento de ayuda social: (€ para gastos médicos por empleado)	88.349	163.761	430.658
Número de accidentes mortales de empleados propios	2	1	0

5.4.2. Prevención de Riesgos Laborales en contratistas

Adif, en coherencia con su declaración de Responsabilidad Social Corporativa, es respetuosa con la seguridad integral del sistema ferroviario y con el medio ambiente, haciendo extensivo los principios de su Política Preventiva al ámbito externo y a las relaciones con sus grupos de interés.

En este sentido, Adif realiza un control de las empresas contratistas y concurrentes en sus centros de trabajo mediante el cumplimiento del Procedimiento Operativo de Prevención: “Coordinación de Actividades Empresariales” y la entrega de la “Directrices Generales Aplicables a Empresas que Realicen Actividades en Centros de Trabajo de Adif”.

La gestión de la seguridad y salud de los trabajadores de las obras de construcción se realiza a través de los Planes de Seguridad y Salud en las obras con proyecto y los Documentos de Gestión Preventiva en las obras sin proyecto. Para ello, existe un procedimiento para las actuaciones en caso de accidente de trabajadores de contratistas y subcontratistas de obras de construcción. Además, para llevar un registro in situ que compruebe el número y la situación de todos los contratistas que entran en las obras, todos los contratistas y subcontratistas se registran en el libro de subcontratación.

Para asegurar el cumplimiento, los representantes designados por Adif tienen la facultad de supervisar el cumplimiento por parte del Contratista, Subcontratista y Trabajadores Autónomos, de la normativa de Prevención de Riesgos Laborales y cualquiera otra disposición vigente en materia de Prevención de Riesgos Laborales, sin que tal facultad exonere a dichos Contratistas, Subcontratistas y Trabajadores Autónomos, de la responsabilidad que les incumbe sobre la aplicación de dicha normativa.

Accidentabilidad en contratistas

Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
----------------	----------------	----------------

¹²² Contenido vinculado al indicador **GRI 403-10**: Dolencias y enfermedades laborales

Número de accidentes mortales de contratistas	0	1	1
Número de accidentes de contratistas	282	328	440
Número de accidentes graves de contratistas	2	3	6

Accidentabilidad por tipología en contratistas

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Sobreesfuerzos	68	58	86
Caídas	64	101	120
Por vehículos, herramientas y equipos	69	99	162
Desplomes	7	10	20
Accidentes no traumáticos	1	5	2
Otros (quemaduras, agresiones, deslizamientos de tierra, entre otros)	73	55	50

El Contratista debe proporcionar al citado personal de Adif, todas las facilidades necesarias para el desempeño de sus funciones, y asegurará que en su caso la Subcontrata proporcione idénticas facilidades.

Por otro lado, aunque la formación proporcionada a los contratistas es responsabilidad de la empresa a la que pertenece, Adif lleva a cabo formación a sus proveedores y contratistas, especialmente en materia de seguridad y salud.

En 2023 se han impartido un total de 7.290 horas de cursos de Protección y Seguridad y 1.590 horas de cursos de Salud y Prevención a personal externo, incluyendo contratistas¹²³

5.5. Seguridad ambiental¹²⁴

Sistema de Gestión Ambiental

Teniendo en cuenta los principios establecidos en la Política Ambiental de Adif y Adif AV y enfocado hacia el concepto de mejora continua, la actividad de Adif AV cuenta con un **Sistema de Gestión Ambiental** con el fin de prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos ambientales derivados de su actividad que, además del objetivo de dar cumplimiento legal ambiental, también considera la preservación del entorno y la biodiversidad. A través de este Sistema, se implementan los procesos de acuerdo con lo planificado y se realiza un seguimiento y medición de los procesos, los objetivos y los criterios operativos. A partir de los resultados obtenidos, se toman acciones para lograr mejoras continuas.

¹²³ Dato agregado Adif y Adif AV

¹²⁴ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, Pilar Seguridad, Objetivo 6 (PSEG-OE6)

El alcance del Sistema de Gestión determina los aspectos ambientales derivados de las actividades, productos y servicios de la organización, así como los impactos ambientales asociados desde una perspectiva del ciclo de vida. En este sentido se identifican y evalúan todos los aspectos ambientales que puedan generarse en condiciones normales y anormales de funcionamiento, así como aquellos que pudieran producirse como consecuencia de sucesos imprevistos de afección ambiental.

El Sistema de Gestión Ambiental de Adif se fundamenta en la **Norma ISO 14001:2015** y ha obtenido la **certificación de AENOR**. Conforme a dicha Norma, se encuentra el procedimiento documentado para la "Identificación y Evaluación de Aspectos Ambientales". Este procedimiento establece la metodología a seguir para identificar los aspectos ambientales y evaluar los impactos ambientales asociados, así como su valoración, que afectan a los procesos comprendidos en el Sistema de Gestión de Adif y Adif AV.

El control de las actuaciones de mejora ambiental en el seno del Sistema de Gestión de Adif se lleva a cabo mediante la realización de auditorías, tanto internas como externas, de certificación y seguimiento, realizadas con una periodicidad anual.

Durante 2023, se han realizado las siguientes **tareas** que avalan el **Sistema de Gestión Ambiental**:

- Elaboración de los Diagnósticos Ambientales correspondientes a las Estaciones de Elche y Palencia.
- Tareas asociadas a garantizar el cumplimiento legal mediante la identificación y evaluación de requisitos legales.
- Elaboración y/o revisión de documentación relativa a los procesos de Elaboración de Diagnósticos Ambientales, Gestión de Suelos Contaminados, Gestión de Residuos y de Identificación y Evaluación de Aspectos Ambientales.
- Elaboración del "Catálogo de posibles Cláusulas Ambientales a incluir en los distintos contratos de Adif y Adif-AV".

En el apartado [7.1 Gestión ambiental](#) se puede encontrar más información sobre este punto, ampliando el detalle sobre uso sostenible de recursos, contaminación acústica, contaminación lumínica y contaminación del suelo.

Política de Gestión integral de Riesgos

La Política GIR establece los pilares básicos sobre los que se asienta el modelo de gestión de riesgos. Estos elementos vertebradores, por su propia naturaleza, han de mantener una línea de continuidad y estabilidad coherentes con la evolución del modelo y la realidad del entorno. Siguiendo la sistemática documentada, se identifican y evalúan los aspectos ambientales en situaciones de emergencia previsible (aspectos potenciales). Estos son aquellos aspectos que podrían surgir como resultado de eventos no anticipados que afecten al medio ambiente.

Unida a la creciente relevancia de la gestión medioambiental en el desarrollo de la actividad empresarial, Adif respalda el Sistema de Gestión Ambiental con un modelo de **Gestión Integral de Riesgos**, con la correspondiente monitorización y control periódico desde la perspectiva de la gestión del riesgo y destinando recursos humanos y económicos, lo que permite minimizar cualquier impacto negativo.

Adicionalmente, con el propósito de optimizar la gestión de la generación de aspectos potenciales derivados de posibles situaciones de emergencia ambiental durante el desarrollo de las actividades de Adif y Adif AV, se han establecido procedimientos documentados referentes a la "**Actuación ante emergencias que afectan al medio ambiente**" y la "**Actuación Frente a Incidencias Ambientales Menores**". A través de estos procedimientos, se proporcionan a la organización directrices uniformes de actuación y análisis con el objetivo de prevenir o mitigar los posibles impactos ambientales adversos. Esto asegura una respuesta apropiada y eficaz ante tales situaciones.

Estos procedimientos documentados facilitan a la entidad las herramientas necesarias para abordar emergencias ambientales y gestionar incidencias de menor magnitud de manera coherente, contribuyendo así a la prevención y reducción de los posibles impactos ambientales negativos.

Programa de seguros

Por su parte, dentro del **Programa de Seguros**, la entidad cuenta con un **seguro de responsabilidad civil general de explotación de Adif y Adif AV y responsabilidad civil complementaria**, que incluye una cobertura adicional y específica referente a la **responsabilidad civil medioambiental**. Esta garantía complementaria cubre la responsabilidad medioambiental derivada de la Ley 26/2007 (desarrollada parcialmente por el Real Decreto 2020/2008 de 22 de diciembre) abarcando los gastos de reparación primaria, complementaria y compensatoria.

Durante 2023 se identificó una sanción muy grave impuesta por la junta de Andalucía cuyo importe asciende a 3.607,20€¹²⁵


Plan Estratégico 2030

El Plan Estratégico 2030 de Adif y Adif AV, específicamente dentro del **Pilar de Sostenibilidad y el Objetivo Estratégico 3 (OE.3)**, se orienta hacia la recuperación de la naturaleza y biodiversidad. Este objetivo se enmarca en el compromiso con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, destacando la contribución al ODS 15, centrado en la vida de ecosistemas terrestres. La meta específica es la 15.3, que busca combatir la desertificación, rehabilitar tierras y suelos degradados, incluyendo aquellas afectadas por la desertificación, sequías e inundaciones, con la aspiración de lograr un mundo con un efecto neutral en la degradación del suelo. Alineados con el Plan Estratégico 2030, se han desarrollado el **procedimiento "Gestión de Suelos Contaminados"** y la **instrucción técnica denominada "Elaboración y presentación de Informes Preliminares de Situación / Informes de Situación (IPS / IS)"**. Estos documentos regulan las funciones y responsabilidades de Adif en el cumplimiento de la normativa de suelos contaminados, en especial, la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados, la cual se centra en **fomentar una economía circular**. El objetivo principal es garantizar la protección del suelo y de las aguas subterráneas y superficiales.

¹²⁵ Los criterios para calificar una sanción como leve, grave o muy grave, están recogidos en el acuerdo de inicio del expediente sancionador, o en la resolución del mismo. Se califica en base a la norma infringida

6. Necesidades de los usuarios

El **pilar servicio** sitúa a la sociedad en el foco de la actividad de la Entidad a través de la conectividad, movilidad y bienestar social.

Principales Hitos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Optimización del negocio de aparcamientos mediante el lanzamiento del concurso para su gestión en 55 estaciones de viajeros con un total de más de 22.000 plazas. • Cumplimiento del calendario establecido para a entrega de inventario de cruces entre andenes y las actuaciones previstas en 2023 asociadas al MRR. • Continuación del Programa de mejora de andenes. • Incremento de los Servicios de Adif Acerca hasta alcanzar las 145 estaciones en 2023. • Implantación con éxito de la Iniciativa de Optimización del Negocio de la Publicidad. • Disposición de una red de nodos logísticos en la Red prioritaria de mercancías. • Elaboración del documento de gobernanza del Grupo Técnico de Calidad en Terminales Intermodales y estratégicas. • Creación de la Sociedad Mercantil Estatal Train Port Barcelona S.A, S.M.E (50% participación Adif y 50% Puerto de Barcelona). 		
Principales riesgos y oportunidades:	Oportunidades:	Contribución a los ODS:
	<ul style="list-style-type: none"> • Impulso y promoción de la multimodalidad del transporte de mercancías. • Colaboración con otros organismos y administraciones públicas. • Incremento de la cuota modal de transporte de mercancías. • Dar continuidad de la colaboración público-privada para promover la multimodalidad del transporte de mercancías. <p>Riesgos operativos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Afección de las obras previstas en las estaciones sobre las zonas comerciales. • Pérdida de calidad del servicio y falta de adaptación de las terminales de mercancías. • Pérdida de oportunidad para impulsar la logística ferroviaria de mercancías y aumentar el tráfico de UTIs en las instalaciones de servicio de mercancías, conllevando así una pérdida de la calidad del servicio. • Inadecuada y obsoleta oferta y gestión de los servicios de transporte de mercancías 	

<p>por falta de eficiencia y capacidad para del desarrollo óptimo de la actividad.</p> <p>Riesgos financieros:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pérdida de financiación asociada a los fondos NextGen (MRR) por incumplimiento de las acciones emprendidas.
<p>Nuestros compromisos:</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Continuar con la implantación del Nuevo Modelo de Explotación Comercial. <ul style="list-style-type: none"> • Licitación e implementación del Nuevo Modelo Inteligente de Relaciones con Clientes (Plataforma CRM). • Definición del Plan Rector de Atocha: transformación de la estación para convertirla en un “centro de vida” e impulsar los ingresos comerciales. • Lanzamiento de nuevos negocios: Proyecto Nuevos Formatos, creación de un ecosistema de espacios de coworking y sala de Personalidades y revitalización de acuerdos con ayuntamientos para la comercialización de espacios en estaciones de pequeño tamaño (Estaciones lanzadera). • Entrega de inventario de cruces entre andenes. • Cumplimiento de los hitos establecidos para las actuaciones propuestas en el MRR. • Impulsar y promover la multimodalidad del transporte con otros organismos para generar el crecimiento logístico en materia de movilidad. • Impulsar un sistema de transporte ferroviario de mercancías eficiente poniendo en valor los activos que gestiona.

Los **principales indicadores** vinculados a este pilar dentro de la dimensión operativa son:

Pilar: servicio

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Liberalización sector viajeros (Cuota de km x tren de los servicios de LD/ AV de las nuevas EEFF respecto del operador único) ¹²⁶	4,75	6,86	22,90
Fiabilidad de las Instalaciones (Nº)	6.801	7.843	7.716
Disponibilidad de las Instalaciones (Minutos)	219	214	219
Inversión ejecutada en obras (Inversión ejecutada sobre presupuesto interno) (%)	108,73%	122,75%	167,92%
Integración urbana (M€ de inversión ejecutada acumulada) (IVA no incl.) ¹²⁷	4.408,51	4.699,18	4.875,42

¹²⁶ Dato agregado Adif y Adif AV

¹²⁷ Dato agregado Adif y Adif AV, considerando las aportaciones de Adif, Adif AV y el resto de las entidades o administraciones participantes en las operaciones de integración derivadas de los Convenios suscritos

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Actividad comercial en estaciones (M€ ingresos comerciales) ¹²⁸	17,44	18,84	18,39

6.1. Expectativas de calidad¹²⁹



Adif dispone de reclamaciones relativas a violaciones de la privacidad del cliente, pérdida de datos del cliente y relacionadas con los usuarios del sistema ferroviario, operadores ferroviarios, clientes, empresas y gobiernos de otros países. En cualquier caso, se dispone de distintos canales de comunicación y transparencia (oficinas de atención, teléfonos, correos, página web, reuniones con representantes de ciudadanos, redes sociales...).

Además, las reclamaciones, quejas y sugerencias derivadas de posibles incumplimientos de requisitos legales o de otro tipo, incidencias o desviaciones, facilitan a Adif la comunicación con los clientes para conocer sus expectativas y detectar áreas de mejora en la gestión de las estaciones. Éstas pueden ser interpuestas en las Oficinas de Atención al Viajero de las propias estaciones o bien se pueden recibir, en algunos casos, por correo electrónico.

Adif tiene muy en cuenta la percepción que tienen los clientes, por lo que lleva a cabo un estudio para determinar la calidad percibida:

Encuestas de calidad percibida

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Calidad percibida en estaciones (puntos/10) ¹³⁰	7,83	7,61	NA ¹³¹
Calidad percibida en transporte de mercancías (puntos/10)	7,50	NA ¹³²	6,10

Por otro lado, la Entidad dispone de un **Servicio de reclamaciones y sugerencias** que facilita la comunicación con los clientes para conocer sus expectativas y detectar áreas de mejora en la gestión y su correcto tratamiento. Para la gestión de todos los expedientes se utiliza una **aplicación informática** denominada **RECLAMA**. Las respuestas facilitadas a los usuarios se realizan mediante escrito a su dirección postal o a través de correo electrónico. Adicionalmente, en las propias estaciones los ciudadanos disponen de libros de reclamaciones donde pueden

¹²⁸ Dato agregado Adif y Adif AV

¹²⁹ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, Pilar Servicio, Objetivo 2 (PSEG-OE2)

¹³⁰ Dato agregado Adif y Adif AV

¹³¹ Durante 2023 no se realizó la encuesta de calidad debido al cambio de la empresa adjudicataria.

¹³² La encuesta en mercancías se trasladó al año 2023, por estimar que el tráfico de mercancías no ha recuperado su senda habitual debido a la crisis derivada de la pandemia y la situación de costes asociados a guerra de Ucrania, siendo ambos factores determinantes en el resultado que se obtendría de la misma y por lo tanto no siendo homologables a la serie histórica.

expresar sus quejas en las Oficinas de Atención al Viajero o bien, se pueden recibir en algunos casos por correo electrónico. Adif también está en contacto con los clientes a través de su presencia en redes sociales (Facebook, Twitter e Instagram) y pone a su disposición un formulario de contacto en su página web.

En 2023, también se han gestionado las reclamaciones, quejas y sugerencias del **Servicio Adif ACERCA**.

Los datos obtenidos para las reclamaciones recibidas se recogen a continuación:

Reclamaciones recibidas en estaciones de viajeros¹³³

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
N.º de reclamaciones	1.866	3.653	3.965

Reclamaciones recibidas por temática¹³⁴

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Atención al Cliente Externalizado	2	50	97
Servicio Asistencia Adif Acerca	338	829	1.181
Información Externalizada	0	0	15
Seguridad	464	593	459
Servicios Comerciales	33	57	57
Equipamiento	280	619	414
Instalaciones y Accesos	476	1.015	1.138
Atención al Cliente	52	126	193
Venta en Estaciones	4	9	0
Información en Estaciones	217	355	411
Información y Reserva Internacional	0	0	0
Información, Reserva y Venta Telefónica Nacional	0	0	0

Además, también se lleva un registro de los datos obtenidos en cuanto a las **sugerencias**, habiendo obtenido los siguientes datos:

Sugerencias recibidas en estaciones de viajeros¹³⁵

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Nº de sugerencias	65	154	206

Sugerencias recibidas por temática¹³⁶

Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
----------------	----------------	----------------

¹³³ Datos integrados Adif y Adif AV

¹³⁴ Datos integrados Adif y Adif AV

¹³⁵ Datos integrados Adif y Adif AV

¹³⁶ Datos integrados Adif y Adif AV

Sugerencias de información y reserva internacional	0	0	0
Servicio Asistencia Adif Acerca	11	19	0
Sugerencias sobre servicios comerciales	0	15	23
Sugerencias sobre seguridad	3	5	4
Sugerencias sobre información en estaciones	6	12	18
Sugerencias sobre atención al cliente	2	8	9
Sugerencias sobre equipamiento	21	45	78
Sugerencias sobre instalaciones y accesos	22	49	74
Sugerencias sobre venta en estaciones	0	0	0
Sugerencias sobre información externalizada	0	0	0
Sugerencias sobre venta externalizada	0	0	0
Sugerencias sobre atención al cliente externalizada	0	1	0

PRESTACIÓN DE SERVICIOS EXTERNOS AUXILIARES Y COMPLEMENTARIOS DE MANTENIMIENTO EN ESTACIONES Y DE VIAJEROS

Durante el año de reporte se ha continuado la tendencia de centralización de contratos de mantenimiento de instalaciones y contratos de limpieza, agrupando contratos en ámbitos territoriales por subdirección o por jefaturas de estaciones, lo que ha posibilitado la reducción del número de contratos.

En la misma línea, se han gestionado los servicios de mantenimiento relacionados con sistemas de información al viajero, de manera que queda cubierto el mantenimiento de todos los aspectos, tanto hardware como software, de los sistemas de información al viajero. En este sentido se tienen los siguientes contratos:

- **Mantenimiento integral de los equipamientos hardware asociados a los sistemas y medios de información al viajero en estaciones.** Durante el último trimestre de 2023 se ha procedido a la licitación y adjudicación de un contrato único en 6 lotes de gestión centralizada, que alcanza a 435 estaciones de Adif y Adif AV, con el objeto de mejorar la funcionalidad de los equipos y fiabilidad del sistema. Incluye actividades reposición de equipos y de coordinación con los distintos mantenedores del software. La ejecución del contrato comenzará en febrero de 2024.
- **Servicio de mantenimiento preventivo y correctivo del software de explotación ELCANO MULTI en estaciones de viajeros.** Se ha iniciado la ejecución de un contrato para el sistema de información al viajero en 85 estaciones (divisiones 24 y 30).
- **Servicio de mantenimiento del sistema de información al viajero mediante el software ELCANO en estaciones de viajeros.** La Entidad está elaborando un pliego para el mantenimiento del software en 350 estaciones de la Entidad (divisiones 24 y 30).

En cuanto a contratos de mantenimiento en vigor no se han producido incidencias reseñables, destacando en positivo dos contratos significativos por su alcance:

- **Prestación de Servicios Integrales de Mantenimiento en Estaciones de Viajeros,** contrato único en 6 lotes, uno por cada subdirección de estaciones, que se inició en el cuarto trimestre de 2021 y da cobertura a necesidades de mantenimiento en todas las estaciones

de viajeros. Este contrato que finalizaba inicialmente en 2024 se ha procedido a prorrogar por un periodo de 12 meses.

- **Mantenimiento integral de escaleras y rampas mecánicas instaladas en estaciones de viajeros**, contrato único en 6 lotes, que alcanza a 345 equipos ubicados en 35 estaciones principales. Permite asegurar la movilidad de los clientes en su tránsito en las estaciones e incluye actuaciones correctivas. Este contrato que finalizaba inicialmente en 2024 se ha procedido a prorrogar por un periodo de 12 meses.

Relacionado con los servicios de mantenimiento, se tienen establecidos un indicador de fiabilidad de instalaciones con alcance a 377 estaciones de gestión directa (no incluye estaciones de cercanías o red de ancho métrico), cuyo valor en 2023 es de 82,62%, y un indicador de disponibilidad de equipos esenciales con alcance a 12 estaciones principales, con un valor del índice en 2023 de 97,75% (dato provisional pendiente de cierre).

En estaciones titularidad de Adif:

- Mantenimiento incluido en SIV EQUIPAMIENTOS HARDWARE con alcance a 389 estaciones.
- Mantenimiento incluido en SIV ELCANO MULTI con alcance a 50 estaciones.
- Mantenimiento incluido en SIV ELCANO con alcance a 338 estaciones.
- Mantenimiento de escaleras mecánicas con alcance a 8 estaciones
- Prestación de Servicios Integrales de Mantenimiento con alcance a 1.450 estaciones

CERTIFICADOS EFQM DE CALIDAD Y SELLOS DE EXCELENCIA 500+ Y NORMAS ISO

La entidad revalidó durante el ejercicio 2023 el Certificado EFQM 500 por su gestión excelente, innovadora y sostenible basado en el modelo de Excelencia EFQM (Fundación europea para la gestión de la Calidad) con una vigencia hasta el año 2025 y un alcance del 100% de su actividad. Respecto a las Certificaciones y Sellos de excelencia que la Entidad posee, Adif cuenta con las correspondientes auditorías de carácter legal como la Reglamentaria de Prevención de Riesgos Laborales (RD 39/1997) y las siguientes certificaciones:

- NORMA: ISO 9001
 - La gestión de la construcción, mantenimiento y explotación de la Red Ferroviaria de Interés General.
 - La gestión de la construcción, mantenimiento y explotación de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General.
 - Centros de actividad: Todo Adif
- NORMA: ISO 14001
 - Control y vigilancia del cumplimiento de las condiciones ambientales establecidas en las DIA's, en los Planes de Vigilancia Ambiental y requisitos aplicables en las actividades de construcción de infraestructura e instalaciones ferroviarias.
 - La dirección y coordinación de la redacción de estudios y proyectos de la infraestructura e instalaciones ferroviarias.
- NORMA: ISO 27001
 - Los Sistemas de Información que dan soporte al Servicio de Explotación de la Dirección de Sistemas y Tecnologías de la Información de Adif de acuerdo con la declaración de aplicabilidad vigente.

- NORMA: UNE 166002
 - Investigación, desarrollo e innovación en tecnología ferroviaria.
- NORMA: ISO 45001
 - Todo Adif y Adif AV.
- NORMA: ISO 170001-2
 - El tránsito de personas con discapacidad y/o movilidad reducida desde/hasta el punto de encuentro en las estaciones ferroviarias de Adif y Adif AV de origen y destino, que considera el acceso, recorrido y acomodación en el embarque/desembarque a la plaza asignada, que realicen el viaje en trenes de Operadores Ferroviarios entre las estaciones que recogen en el anexo del certificado.
- NORMA: ISO 37001
 - Gestión de la construcción, mantenimiento y explotación de la Red Ferroviaria de Interés General.
 - Gestión de la construcción, mantenimiento y explotación de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General.
- NORMA ISO 17025
 - Laboratorio Central de Adif a los ensayos de Balasto; Equipo Comprobador de Balizas (ECB) y Tramo de catenaria.

Cabe destacar que no sólo la norma ISO 9001 establece como requisito el control de los procesos, productos y servicios externalizados. Todas las normas de sistemas de gestión y disposiciones reglamentarias que incorporan una estructura de alto nivel plantean este requisito.

6.2. Servicio prestado ¹³⁷

Proyecto Ecomilla en estaciones¹³⁸

El Proyecto Ecomilla tiene como objetivo hacer fácil y sostenible el recorrido puerta a puerta del viajero (desde el origen a la estación y desde la estación hasta el punto de destino) utilizando un medio de transporte energéticamente eficiente y de 0 emisiones.

Para ello, se busca que la estación sea un espacio amable, que mejore el objetivo estratégico de la experiencia del cliente y que permita la intermodalidad entre los distintos modos de transporte para poder elegir la mejor alternativa en la toma de decisiones de los viajeros, reduciendo su incertidumbre y accediendo con ello a la denominada movilidad bajo demanda. Se está diseñando un área donde se integrarán los diferentes vehículos de movilidad sostenible (0 emisiones, compartidos), puntos de recarga eléctrica, aparcamientos seguros de bicicletas, paquetería de última milla, etc.

Los **objetivos** son:

¹³⁷ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 1 (PSEV-OE1), Objetivo 3 (PSEV-OE3), Objetivo 4 (PSEVOE4), Objetivo 6 (PSEV-OE6), Objetivo 7 (PSEV-OE7) y Objetivo 8 (PSEV-OE8)**

¹³⁸ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 1 (PSEVOE1)**

- Económicos: disminuir el uso de vehículos contaminantes y del vehículo propio. La contaminación es un factor de ineficiencia económica, demandante de más recursos. La movilidad eficiente y sostenible libera recursos para otros fines más necesarios.
- Sociales: gestionar la demanda y aumentar el bienestar en el viajero y la ciudadanía, así como promover cambios en conductas individuales para lograr un nuevo balance colectivo entre la forma de desplazarse y la calidad de vida.
- Ambientales: disminuir la contaminación atmosférica, acústica, recuperar espacios públicos en la ciudad y combatir el cambio climático.

El *Proyecto Ecomilla* permitirá la creación de un modelo de movilidad sostenible, modular y flexible, adaptado a las diferentes tipologías de estación, dependiendo de la demanda de movilidad de cada estación en la que se implante el modelo. Para ello, impulsa las infraestructuras de recarga del coche eléctrico a través de la instalación de puntos de recarga en los aparcamientos de las estaciones de viajeros. En 2023 se llevó a cabo el proceso de licitación de la contratación de los trabajos de Suministro e instalación, legalización y operación y mantenimiento de **1.079 puntos de recarga de vehículos eléctricos en 80 estaciones de Adif y Adif AV**.

Los **hitos más importantes** alcanzados en 2023 son:

- La creación de una red nacional de aparcamientos seguros de bicicletas en estaciones de viajeros (desarrollado en el siguiente punto) para promover la intermodalidad y la integración ferrocarril-bicicleta con un despliegue inicial en 2023 en las estaciones de: Alicante, Barcelona Sants, Castellón, Orihuela M. Hernández Valencia J. Sorolla y Valencia Nord.
- En la nueva licitación para la gestión de los aparcamientos de 55 estaciones de viajeros de ADIF y ADIF AV:
 1. Se han implementado los criterios definidos en el *Proyecto Ecomilla*.
 2. Se establece una partida de inversiones a realizar por el adjudicatario, destinadas a materializar el concepto *Ecomilla*.

Proyecto Ecomilla: Aparcamientos seguros bicicletas

Otra de las iniciativas enmarcadas en el *Proyecto Ecomilla*, cuyo objetivo es la creación de una red nacional de aparcamientos seguros en estaciones con un único modelo de gestión para promover la intermodalidad y la integración ferrocarril – bicicleta.

En enero 2023, se adjudicó el contrato con 10 años de vigencia a una UTE compuesta por FCC Medio Ambiente, Don Cicleteo y Benito Urban por un importe fijo de 109.284€ (62.448 € Adif y 46.836 € Adif AV) más 21% de renta variable.

Las **principales características** de este contrato son:

- Se crea una red nacional con un único modelo de gestión, extendiendo la experiencia del proyecto piloto a 42 estaciones de Adif y Adif Alta Velocidad.
- Los espacios se ubicarán cercanos a los accesos de la estación.
- Serán espacios seguros y versátiles, con una potencial oferta de servicios complementarios.

- Las estructuras o módulos serán desmontables e integrables, permitirán candar las bicicletas, ser eficaces frente a robos, vandalismo y uso intensivo, y protegerán las bicicletas de las condiciones climatológicas adversas. Además, dispondrán de apertura y cierre electromecánicos y control de acceso inteligente mediante aplicación, que permita que únicamente los usuarios registrados puedan acceder al aparcamiento.

Las actuaciones podrán ser cofinanciadas con fondos procedentes del Mecanismo para la Recuperación y la Resiliencia (MRR – NEXT GENERATION EU), en el marco del Instrumento de recuperación temporal *NEXT GENERATION*, acordado por el Consejo Europeo en julio de 2020, y articulados en España a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), aprobado mediante la Resolución de 29 de abril de 2021, de la Subsecretaría, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de abril de 2021. La licitación se realizará durante el año 2023.

Estaciones. Digitalización de los procesos y procedimientos de la Dirección de Explotación Comercial. Implantación de herramientas CRM y de gestión contractual¹³⁹

Durante 2023 se lanzó la licitación “**Nuevo Modelo Inteligente de Relaciones con Clientes (Plataforma CRM)**” en conjunción con la Dirección de Transformación Digital y Sistemas a través del Sistema Dinámico de Adquisición del MITMA. En la actualidad, el proceso de licitación se ha paralizado debido a:

- Falta de integración de la herramienta CRM con plataformas recientemente adquiridas por la Dirección de Transformación Digital y Sistemas.
- Riesgo de que la solución no cubriera todas las necesidades, especialmente las relacionadas con módulos de SAP, debido a que en el proceso de licitación no se especificó con suficiente nivel de detalle la integración con las herramientas de la Entidad.
- Necesidad de incorporación de nuevas funcionalidades que suponían un cambio de alcance importante, en especial para determinados casos de uso del módulo B2C.
- Se establecía una volumetría relativa a la provisión de licencias que, si bien en el momento de la redacción del documento de invitación se estimaba oportuna y adecuada, durante la licitación, y a raíz de nuevas necesidades que surgen del negocio, se comprobó que requerirían un dimensionamiento mucho mayor en base a las necesidades establecidas y, por tanto, se estima necesario separar la adquisición de licencias en otro Contrato.

Se prevé su relanzamiento durante 2024 mediante dos licitaciones: una primera parte en la que se licitarán las licencias y una segunda licitación en la que se incorporarán los servicios de implantación, puesta en marcha y mantenimiento.

Centro Neuronal de estaciones y actuaciones en estaciones para telegestión

Durante 2023 se ha continuado con la redacción del proyecto y ejecución de las actuaciones en materia de equipamientos y sistemas de explotación del centro neuronal de estaciones (CNE) y con las actuaciones en las estaciones para telegestión. Desde el CNE se dará servicio de operación y mantenimiento a todas las **estaciones de viajeros de Adif y Adif AV (637)** y se diseñará con capacidad de futuro para posibilitar la prestación de servicios en las estaciones de cercanías.

¹³⁹ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 3 (PSEVOE3)**

En 2023 han comenzado los trabajos en las estaciones efectuando las visitas para la realización de los proyectos de ejecución en las mismas, ejecutando el proceso de inventario y replanteo. Se han elaborado los proyectos de las Estaciones de Sigüenza y Arcos de Jalón, que han sido elegidas para la realización como “proyectos tipo” para el resto de las estaciones, definiendo las soluciones y equipos.

También se ha redactado el proyecto para la dotación de un Entorno de Integración Inicial para que se puedan realizar ensayos de comunicaciones e integración parcial en el CNE de subsistemas locales en Estaciones de Viajeros que permitan avanzar en la ejecución de los trabajos, efectuando las pruebas de implementación y de compatibilidad de sistemas y dispositivos.

Estos medios constituirán un entorno de preproducción donde realizar las pruebas pertinentes de nuevos sistemas de operación de estaciones o versiones de sistemas existentes antes de su pase a producción con total garantía, y en el que se probarán tanto las aplicaciones como los sistemas de operación de estaciones.

- Alcance: 454 estaciones
- Presupuesto de actuaciones en estaciones de ADIF: 25.533.045,46€

Liberalización del transporte de viajeros (ámbito estaciones viajeros-explotación comercial)¹⁴⁰

Durante 2023, en línea con los trabajos realizados en el periodo anterior, se ha constituido un grupo de trabajo multidisciplinar con el objeto de abordar la segunda fase de la liberalización. Adicionalmente, a través de la página web de Adif y Adif AV se facilitó un cuestionario para recabar información de las empresas ferroviarias con el fin de hacerlas partícipes en todo el proceso y que su opinión contribuyera al diseño de la segunda oferta de capacidad del transporte ferroviario para viajeros.

A 31 de diciembre de 2023, se encuentran en vigor 3 acuerdos marco: RENFE Viajeros, Intermodalidad de Levante (Iryo) y OUIGO, siendo los corredores compartidos por varios operadores:

- Corredor de Barcelona y Levante: Renfe, Iryo y Ouigo.
- Corredor Sur: Renfe e Iryo.

España se ha convertido en el primer país europeo con tres compañías ferroviarias prestando servicios de alta velocidad. En 2023 se amplía la oferta del Corredor del Levante con las rutas Madrid- Alicante, así como los trayectos con el Corredor Sur

En el Horario de Servicio 2022-2023 las empresas de transporte de viajeros han seguido incrementado sus circulaciones incorporando nuevos destinos a su oferta comercial. Así, durante el año 2023 **Iryo** comenzó a operar en el eje Madrid-Sevilla-Málaga (31 de marzo de 2023) y a Madrid-Alicante (2 de junio de 2023); **Ouigo** amplió sus servicios a la ruta Madrid-Alicante (27 de abril de 2023); por lo que respecta a los trenes **Avlo** comenzaron a operar en

¹⁴⁰ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 6 (PSEVOE6)**

2023 en los trayectos Madrid-Alicante (27 de marzo de 2023), Madrid-Sevilla-Málaga (1 de junio de 2023) y Madrid-Murcia (10 de diciembre de 2023).

Según los últimos datos trimestrales de actividad publicados por la CNMC en diciembre de 2023, durante el tercer trimestre de 2023 se produjo un crecimiento interanual en el número de viajeros. En concreto, el mayor crecimiento se produjo en la línea Madrid-Valencia (+96,2%), seguido de Madrid-Alicante (+66,1%) y de los corredores a Andalucía (+en torno al 30%).

A raíz de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril hace ahora casi dos años, se está produciendo un trasvase natural de viajeros, desde otros modos de transporte hacia el tren; gracias a la entrada de nuevos operadores en la red de alta velocidad, lo que evidencia el trabajo que se está produciendo de cara a la optimización de capacidad. El proceso de liberalización define la consolidación del ferrocarril como la mejor respuesta a los retos y las oportunidades de una movilidad sostenible, multimodal, cohesionadora de territorios, segura y también inteligente.

Las cifras de la liberalización son muy positivas, con un 256% de incremento de viajeros en la relación PAP Madrid-Barcelona y más de un 188% en otros corredores clave. De hecho, tras la pandemia, en trayectos como Madrid-Valencia, tanto el avión como el ferrocarril se han recuperado tras las restricciones de movilidad, aunque el ferrocarril de una forma más notable. Estamos en un reparto de la cuota modal en todos los corredores en competencia en torno al 88% para el ferrocarril y 12% para el aéreo.

Gestión de las estaciones de viajeros. Actuaciones de inversión para mejora de las estaciones (accesibilidad, seguridad, funcionalidad y explotación, redes telecomunicaciones fija y wifi)¹⁴¹

En cuanto a la mejora de las estaciones desde el punto de vista de la edificación, durante el año 2023 la actividad principal ha sido la redacción de proyectos y ejecución de obras para mejorar la funcionalidad y la explotación de las mismas, mejorando las instalaciones y su adecuación a la normativa dando continuidad a los trabajos relacionados con la liberalización, así como los de optimización del mantenimiento de las estaciones.

En este contexto destacan actuaciones para la adecuación de cruces de vía entre andenes para viajeros según recomendación técnica 7/2018 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, la ejecución de las obras de la rehabilitación integral de la estación de Cartagena, la nueva estación de Albal, inicio de las obras del aparcamiento de Cádiz o el inicio de las obras de restauración de las cubiertas y naves laterales de la estación de Valencia Nord.

También se está trabajando en Servicio de actualización de sistemas de información al viajero en estaciones ante cambios derivados del apagado del sistema MALLAS y puesta en servicio del sistema PLANIF de planificación de trenes de ADIF. Se está finalizando el proyecto y la obra para la construcción de una nueva sala de espera y aseos públicos en la estación de Pola Lena.

Implantación del Nuevo Modelo de Explotación Comercial en estaciones de viajeros¹⁴²

¹⁴¹ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 3 (PSEVOE3)**

¹⁴² Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 8 (PSEVOE8)**

El propósito de Adif con este nuevo modelo es maximizar los ingresos comerciales de las estaciones y convertirlas en “Centros de Vida” y “Puntos de Encuentro”, con una función social y de sostenibilidad y ajustando el modelo comercial a los cambios que generará la liberalización del transporte de viajeros.

Los cuatro objetivos estratégicos definidos para el nuevo plan fueron:

- I. Impulsar el negocio retail
- II. Impulsar otros negocios
- III. Reforzar la marca y conectar con los clientes
- IV. Reforzar modelo, capacidades y herramientas

Se estableció un **plan de transformación** para las estaciones de Adif y doce iniciativas para conseguirlo:

A Impulsar el negocio <i>retail</i>	B Impulsar otros negocios	C Reforzar la marca y conectar con los clientes	D Reforzar modelo, capacidades y herramientas
A.1 Definición del <i>mix</i> comercial en el resto de estaciones	B.1 Optimización del negocio de publicidad	C.1 Salas de personalidades y espacios para coworking	D.1 Refuerzo de la organización y visión estratégica de personal
A.2 Implantación del Plan Rector de Atocha y extensión a est. Insignia	B.2 Optimización del negocio de aparcamientos	C.2 Lanzamiento del programa de fidelización	D.2 Modelo de gestión y control de ingresos comerciales
A.3 Diálogo competitivo para <i>retail</i> y alquiler de coches	B.3 Lanzamiento de nuevos negocios	C.3 Reposicionamiento de las marcas propiedad de Adif	D.3 Implantación de herramientas CRM y de gestión contractual

Durante 2023 se finalizó el diseño del Plan de Transformación y se avanzó a la fase de Implementación. En concreto se ha avanzado en la **Optimización del Negocio de Aparcamientos** en 55 estaciones de viajeros de Adif y Adif AV, habilitando más de 22.000 plazas.

Consolidación del Modelo de Gestión Publicitaria en las estaciones de viajeros¹⁴³

En abril de 2022, se dio inicio al nuevo contrato de explotación y comercialización publicitaria y promocional con la empresa *Global Media* que presentó la oferta con mejor relación precio – calidad. Durante 2023 se finalizó la implantación de la optimización del Negocio de Publicidad en 234 estaciones:

- 31 estaciones de Adif AV
- 26 estaciones Multioperador
- 177 estaciones de cercanías

La actividad realizada consiste en un extenso plan de digitalización, con la sustitución progresiva de *mupis* en papel por un formato digital. Asimismo, se instalaron 19 pantallas digitales de gran

¹⁴³ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 8 (PSEVOE8)**

formato y soportes de publicidad digital. Además, se han llevado a cabo soportes de máquetin, acciones de publicidad de marca (branding), acciones de publicidad promocional en stands y otras que puedan plantearse en el futuro.

Este nuevo modelo explotación está gestionado por la empresa *Global Media* que abonará el 70% de las ventas netas si el importe es superior a la renta mínima garantizada (3 millones de euros para el año 1 con un incremento del 2% anual). El plazo de vigencia del contrato es de 10 años y podrá ser prorrogado por 5 años más como máximo.

Consolidación del Modelo de Gestión Comercial de locales destinados a la actividad alquiler de coches (*Rent a car*) en estaciones de viajeros¹⁴⁴

El *rent a car* es un negocio esencial para Adif ya que es la cuarta mayor fuente de ingresos comerciales para Adif y Adif AV y es la actividad comercial más productiva (€/m²). En la actualidad se mantienen los 8 operadores seleccionados durante 2022, en los que se invirtió un importe global de 39.844.820,61€ (esto es 2.000.360,38€ Adif y 37.844.460,23€ Adif AV). En dichos contratos se incorporaron 71 estaciones de Adif y Adif AV, 151 locales y 2.343 plazas de aparcamiento, por lo que el crecimiento con respecto a la licitación de 2015 sería de 10 estaciones, 36 locales y 692 plazas.

OPERADOR	LOCALES ADIF	LOCALES ADIF AV	TOTAL LOCALES	RENTA FIJA OFERTADA ADIF	RENTA FIJA OFERTADA ADIF AV	TOTAL RENTA FIJA OFERTADA
ATESA	14	25	39	1.049.431,14 €	11.592.800,85 €	12.642.231,99 €
AVIS	1	14	15	83.269,85 €	6.088.655,66 €	6.171.925,51 €
EUROPCAR	7	13	20	339.673,10 €	7.124.490,34 €	7.464.163,44 €
HERTZ	6	9	15	286.513,63 €	3.620.013,62 €	3.906.527,25 €
OK MOBILITY		2	2		1.394.361,00 €	1.394.361,00 €
RENTING SOLUTION	1		1	32.785,45 €		32.785,45 €
SIXT	1	8	9	208.687,21 €	8.013.730,68 €	8.222.417,89 €
VIAJES REINA		1	1		10.408,08 €	10.408,08 €
Total	30	72	102	2.000.360,38 €	37.844.460,23 €	39.844.820,61 €

El plazo de vigencia del contrato, iniciado en 2022, es de 5 años. Se ha incluido la flexibilidad para la rescisión de los contratos en aquellos casos en que la afección por obras en la estación impacte en la prestación de servicios de los operadores, así como un marco contractual que favorezca la máxima agilidad en la relación con los mismos.

La Entidad busca consolidar el modelo de arrendamiento de locales y espacios destinados a la actividad de alquiler de vehículos sin conductor, con cesión de uso de espacios para plazas de aparcamiento

Accesibilidad universal en estaciones de viajeros¹⁴⁵

Durante 2023 se han finalizado obras importantes de accesibilidad en estaciones como Recoletos y Amurrio, pendientes de la recepción; se han iniciado las obras en Gallur, Valdepeñas, Navalperal de Pinares y Villena, así como en Alcalá de Henares y se ha seguido trabajando en la ejecución de las obras de Ordizia, entre otras.

¹⁴⁴ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 8 (PSEVOE8)**

¹⁴⁵ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 7 (PSEVOE7); Pilar Servicio, Objetivo 8 (PSEVOE8)**

Por último, también se ha seguido trabajando en la redacción de proyectos constructivos necesarios para la ejecución de las obras correspondientes, habiendo aprobado los proyectos como el de Loiola, Redondela, Cantillana, Linares-Baeza, Bobadilla, Miranda de Ebro y Monforte de Lemos, entre otros.

Durante 2023 se ha duplicado la inversión realizada en actuaciones relacionadas con la accesibilidad de las estaciones, mediante la ejecución de obras para la ampliación de andenes que permitan la construcción de pasos inferiores o superiores con ascensores o rampas que suponen en muchos casos afecciones a la vía que hay que resolver sin interrumpir el normal servicio de la estación

Asimismo, se ha avanzado en el proyecto de mejora de la accesibilidad en 7 apeaderos de la provincia de Girona y en el proyecto de Campo de Criptana, y se ha iniciado la redacción del proyecto de Tui.

Accesibilidad en estaciones de viajeros

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
% de viajeros que acceden a estaciones con itinerarios accesibles gestionadas por Adif/Adif AV ¹⁴⁶	85,94	86,88	86,93
Inversión en actuaciones relacionadas con la accesibilidad en estaciones (M€) IVA incluido ¹⁴⁷	5,80	5,88	11,09

Servicio Adif ACERCA en estaciones de viajeros¹⁴⁸

El servicio de **asistencia a personas con discapacidad o movilidad reducida** comenzó a prestarse en estaciones de viajeros de Adif en el año 2007, inicialmente por parte de Adif y RENFE-Operadora. Posteriormente, su prestación pasó a ser realizada exclusivamente por RENFE-Operadora por un acuerdo suscrito entre ambas entidades con fecha 19 de diciembre de 2011, bajo la marca RENFE ATENDO. A finales de 2020 Adif asumió el servicio en el marco del proceso de liberalización del transporte ferroviario de viajeros y del Reglamento (CE) 1371/2007, de 23 de octubre, de Derechos y obligaciones de los viajeros de ferrocarril. El servicio se presta, desde el 7 de mayo de 2021, bajo la marca



Esta marca se ha creado en base a criterios de accesibilidad y, en su configuración, ha participado el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI). En 2023 se ha incrementado el número de estaciones de Adif y Adif AV donde se presta el servicio hasta alcanzar un total de 145:

- 70 estaciones con modalidad permanente (presencia de Asistentes ADIF Acerca en todo el horario de Servicio de la estación).

¹⁴⁶ Dato integrado Adif y Adif AV

¹⁴⁷ Dato integrado Adif y Adif AV

¹⁴⁸ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 7 (PSEVOE7); Pilar Servicio, Objetivo 8 (PSEVOE8)**

- 75 estaciones con una modalidad de servicio de asistencia puntual: presencia de Asistentes únicamente en las franjas horarias en que se haya solicitado asistencia con antelación mínima de 12h previas a la salida del tren.

Concretamente, durante 2023 se ha implantado el servicio en las siguientes estaciones:

- Mayo: Antequera AV en modalidad permanente y Callosa de Segura-Cox en modalidad puntual.
- Junio: Sanabria AV y A Gudiña - Porta de Galicia, ambas con modalidad de servicio puntual.
- Diciembre: Arévalo en modalidad puntual.

En 2023 el servicio ADIF Acerca prestó 750.499 asistencias a viajeros con discapacidad o movilidad reducida de todas las empresas ferroviarias que operan en la red (RENFE, OUIGO, IRYO, INOUI), lo que supone un incremento del 17,29% frente a 2022

Por estaciones, las de Madrid Puerta de Atocha y Madrid Chamartín – Clara Campoamor son donde más asistencias se prestaron en 2023, con 119.039 y 82.937 asistencias, respectivamente, seguidas de Barcelona – Sants (con 74.246 asistencias) y Sevilla Santa Justa (con 35.868 asistencias).

ADIF Acerca, que se enmarca en el compromiso de accesibilidad de Plan Estratégico 2030 de Adif y Adif AV, recibió en 2022 el certificado de AENOR que la acredita en el cumplimiento de los requisitos exigidos por la norma UNE 170001-2 / 2007 de Accesibilidad Universal.

En 2023 se han realizado las siguientes auditorías de sistema en una selección aleatoria de estaciones con Servicio ADIF Acerca (tanto con modalidad permanente como con modalidad puntual):

- Auditoría interna por parte de TÜV en un total de 8 estaciones.
- Auditoría de seguimiento por parte de auditores AENOR en un total de 16 estaciones.

Actualmente se encuentra en fase de ejecución el contrato adjudicado por parte de Adif, que incluye el desarrollo de una nueva aplicación de gestión de asistencias que sustituirá a las herramientas que se utilizan en la actualidad y que ofrecerá nuevas funcionalidades para mejorar la gestión de las asistencias, así como la elaboración de informes y cuadros de mando.

El servicio dispone de un centro encargado de la supervisión, coordinación y seguimiento, la **Oficina Central de Asistencia (OCA)** que, desde 1 de noviembre de 2021, es prestado por la unión temporal de empresas (UTE) formada por la Fundación COCEMFE y la Fundación BEQUAL. La OCA se ubica en la estación de Madrid Atocha Cercanías con horario de atención diario de 6:00h a 24:00h. Desde la OCA se asegura la óptima organización del servicio, la coordinación con las distintas empresas ferroviarias, así como la eficaz resolución de eventuales incidencias.

Plan de actuaciones de mejora en cruces entre andenes¹⁴⁹

En 2023 se ha continuado con la ejecución del programa de actuaciones de mejora iniciado en 2019 que presenta **tres vías de actuación**:

¹⁴⁹ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 7 (PSEVOE7)**

- Implantación de **medidas de protección en los cruces de uso de viajeros**, que incluye la instalación de señales de precaución en andén y de señales de silbar para los trenes, instalación de señales de prohibición de cruzar las vías a lo largo de los andenes y el balizamiento e iluminación de andén a la altura del cruce.
- Implantación de **medidas de protección en los casos de cruces de uso de servicio** que incluye la instalación de una valla disuasoria con cierre y la señalización de prohibición excepto para uso exclusivo de personal ferroviario o de emergencias.
- **Levante de cruces** en aquellos casos que no se consideran necesarios para la explotación de la estación o actividad ferroviaria, en estos casos se procede a la instalación de señales de prohibición y al levantamiento de los elementos o material que cruza la infraestructura de vía, asimismo se efectúa en ciertos cruces la instalación de valla disuasoria al final de andén o el recrecido de andenes. Tras la ejecución de dichas actuaciones se efectúa su baja del inventario.

En 2023 se ha remitido a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) y al MITMA la actualización del Plan de Actuaciones en Cruces entre Andenes que se elaboró y entregó en octubre 2022, en cumplimiento del R.D. 929/2020 de seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias. En este plan se incluye la propuesta para la adecuación de los equipamientos de protección de todos los cruces entre andenes activos, que alcanza a los tipos de protección clase 1 y clase 2¹⁵⁰, y para la disminución de cruces mediante su supresión por construcción de pasos a distinto nivel de vías. Para su desarrollo se han considerado los casos de actuaciones previstas de renovación o acondicionamiento de infraestructura de vía u otros condicionantes como son la mejora de la accesibilidad en determinadas estaciones o la disminución del nivel de riesgo.

En la actualización del plan se ha incluido el seguimiento de la implementación de las actuaciones previstas hasta 2030, con un objetivo final de cruces activos de un 57% sobre el total de cruces. Los equipamientos de protección clase 1 se prevén finalizar en 2026, los equipamientos de protección clase 2 se efectuará su implantación según el desarrollo de la medida. Los primeros prototipos fueron instalados en la estación de San Yago y se realizaron pruebas entre abril y septiembre 2023; posteriormente se ha instalado un prototipo en la estación de Villacañas estando previsto en 2024 el inicio de las pruebas.

En 2023 también se ha elaborado una actualización del inventario de cruces entre andenes, de Adif y de Adif AV, que ha sido entregado a la AESF y al MITMA en cumplimiento del R.D. 929/2020 de seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias. Esta actualización del inventario contempla un total de 762 cruces activos, que incluye los cruces entre andenes de uso viajeros y los cruces para uso exclusivo de la actividad ferroviaria o de los servicios de emergencia, de los cuales 645 son de uso para pasajeros y 117 cruces de uso de servicio.

Respecto al inventario anterior de octubre 2022 se han producido bajas de 136 cruces de Adif y Adif AV, al haberse ejecutado el levantamiento de los mismos.

6.2.1. Gestión de los Servicios Logísticos¹⁵¹

En 2023, la Dirección de Servicios Logísticos de Adif continúa con el desarrollo de acciones, nuevas u otras ya iniciadas en ejercicios anteriores, para conseguir una mayor eficiencia de las

¹⁵⁰ Tipo de protección Clase 1: de protección pasiva mediante señalización o de protección activa de aviso usuario de la llegada del tren
Tipo de protección Clase 2: que incluye señalización luminosa y acústica accionada por el tren al aproximarse al cruce

¹⁵¹ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, Pilar Servicio, Objetivo 1 (PSEVOE1); Objetivo 5 (PSEVOE5); Objetivo 7 (PSEVOE7)

terminales ferroviarias de transporte de mercancías, alineadas con las Iniciativas estratégicas de actuación establecidas, para esta Dirección, en el Plan Estratégico 2030 de Adif, como son, entre otras: evolucionar los modelos de gestión de las instalaciones de servicio dedicadas al transporte de mercancías, disponer de una red de nodos logísticos en la Red prioritaria de mercancías, posibilitar los servicios de Autopistas Ferroviarias o implementar la Transformación Digital del Transporte de Mercancías, todo ello alineado con los objetivos de la Iniciativa Mercancías 30, del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

En relación con la Iniciativa Mercancías 30, lanzada por el MITMA en el 2022, la Dirección de Servicios Logísticos, junto con la Dirección de Estrategia Empresarial, realizan un seguimiento de las distintas Iniciativas, tal como han quedado recogido en el Plan Mercancías 30, como plan transversal incluido en el Plan Estratégico 2030 de Adif. Se pretende potenciar el transporte ferroviario de mercancías como eje vertebrador de las cadenas logísticas multimodales, desde la perspectiva de la consecución de los objetivos de descarbonización y sostenibilidad del transporte.

El objetivo principal de las distintas acciones y medidas que configuran la Iniciativa es permitir elevar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías hasta el 10% y, entre otras, reducir las externalidades negativas asociadas al transporte (contaminación, accidentes, ruido, congestión, etc.).

Esta Iniciativa está en línea con las propuestas establecidas en el Eje 6 de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del MITMA, denominado “Cadenas Logísticas Intermodales e Inteligentes”.

El ámbito de la Iniciativa Mercancías 30 está constituido por la red ferroviaria sobre la que actualmente circulan tráficos de mercancías o puedan circular en el futuro, principalmente la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y los cargaderos de titularidad privada.

Las distintas acciones y medidas de la Iniciativa se articulan en torno a los siguientes epígrafes:

- Infraestructuras (I)
- Gestión de Capacidad (GC)
- Terminales (T)
- Autopistas Ferroviarias (AF)
- Digitalización (D)
- Ayudas (AY)

Estas acciones y medidas se desarrollan en Adif a través de iniciativas estratégicas específicas dentro del Plan Mercancías 30 que se describen a continuación:

TERMINALES INTERMODALES Y LOGÍSTICAS ESTRATÉGICAS

Se pretende **implantar una Red de Terminales interoperables** y conectadas que vertebran la red de terminales intermodales y logísticas del país.

Con la selección de nodos intermodales estratégicos, valorando distintos aspectos técnicos, se persigue:

- Fomentar la intermodalidad (incorporando ancho estándar, vías 740m, gran capacidad (> 200.000 UTI))
- Incluir espacios para desarrollo de actividad logística y nuevos servicios que aporten valor a la actividad ferroviaria (DUM, servicios de Autopista Ferroviaria, etc.)
- Aumentar la cooperación entre diferentes administraciones del sector
- Aumentar la participación de la iniciativa privada en la gestión de terminales ferroviarias de mercancías

Los nodos logísticos considerados y sus correspondientes terminales, junto con los avances producidos en 2023, son:

- Ejecución de terminales en:
 - Nodo de Barcelona (Terminal de La Llagosta y complejo Can Tunis - ZAL Prat)
 - Nodo de Madrid (Terminal de Madrid - Vicálvaro)
 - Nodo de Valladolid (nueva terminal en Variante Este)
 - Nodo de Vitoria-Gasteiz (Terminal de Júndiz)
- Inicio de las obras:
 - Nodo de Valencia (Terminal de Valencia - Fuente San Luis): Obras iniciadas en 2023.
 - Nodo de Barcelona (Complejo Can Tunis - ZAL Prat)
 - Nodo de Sevilla (terminal de Sevilla - Majarabique)
 - Nodo de Zaragoza (Zaragoza - PLAZA)

Para esta red de nodos estratégicos existe un Programa de Actividad integrado en los PGE con una inversión prevista estimada de 302,7 M€.

Todas estas actuaciones de inversión están financiadas por del **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia**, dentro de la componente 6 dedicada a la movilidad sostenible, segura y conectada y la línea de inversión 13, dedicada a la intermodalidad y la logística, cuyo objetivo es mejorar la eficiencia del sistema de transporte y distribución de mercancías mediante el fomento de la intermodalidad y la modernización, así como la mejora de los nodos de distribución.

Además, se han adjudicado en 2023 las obras de la Subfase 1C de remodelación de la Terminal Ferroviaria de Madrid–Vicálvaro consistente en la construcción de una terminal intermodal para tratamiento de trenes de 740m, así como el suministro de grúas pórtico automatizadas para la explotación de esta.

El importe de las obras adjudicadas a 31 de diciembre de 2023 es de 225,3 M€.

En el ámbito de la coordinación con partícipes interesados, se ha continuado con las Comisiones Técnicas y los Grupos de Trabajo institucionales para el desarrollo de terminales en el área de Barcelona, en Valencia y en el País Vasco. A finales de 2022 se finalizó la mutación de suelos de titularidad de la Generalidad Valenciana y del Ayuntamiento, existentes en el ámbito, y en 2023 se ha firmado la adenda al Convenio existente de 2019.

En relación con la Terminal de Transporte de Mercancías de Madrid-Vicálvaro, también se ha avanzado con el Proyecto de Delimitación y Utilización de los Espacios Ferroviarios (y el Plan Especial que lo desarrolla) que posibilitará el desarrollo de una zona logística de actividades asociadas al transporte ferroviario, con disponibilidad de suelo logístico especializado y que contribuirá a la atracción de grandes operadores. Para ello, se han mantenido reuniones con las

administraciones locales y autonómicas afectadas con carácter previo a su tramitación para la aprobación definitiva por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Es de destacar que el Proyecto de Delimitación y Utilización de los Espacios Ferroviarios contempla los usos en esta zona de servicios y actividades de interés general, conforme a lo establecido en los artículos 9 y 10 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y es el primero que se está tramitando en Adif.

AVANCE EN LA RED DE TERMINALES PRINCIPALES

En 2022 la CNMC realizó una consulta a los representantes de los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de mercancías y viajeros para tener en cuenta sus puntos de vista sobre el mercado ferroviario, que se recogió en un informe. A raíz de esta consulta, Adif promovió dos jornadas de trabajo, una con empresas ferroviarias y otra con asociaciones de cargadores y operadores logísticos, con el objetivo de analizar los datos de las encuestas al objeto de proponer medidas que ayuden a mejorar la situación del Transporte Ferroviario de Mercancías, revisando el estado de las acciones que está llevando a cabo Adif en el marco de la Iniciativa Mercancías 30. Ambas jornadas se celebraron el 12/07/2023.

Estas jornadas han ayudado a establecer una propuesta de Programa de actividad para las terminales intermodales principales, que facilite su integración en los PGE de los próximos años hasta 2030. La inversión prevista es de 166,9M€.

En 2023 se licitó la redacción del proyecto para ampliación de longitud de vías en la terminal de mercancías de Villafría, actuación que forma parte de dicho Plan.

Durante el ejercicio 2023, en el marco de las premisas en que se sitúa a Adif como **“Entidad dinamizadora en la generación de negocios”** y **“facilitadora de la comercialización y explotación de las terminales acorde a las necesidades del sector del transporte y la logística”**, y con relación a la publicación de licitaciones y/o establecimiento de acuerdos para la ampliación de las vigencias, se han redactado, publicado y licitado pliegos y firmas de adendas asociadas a la gestión integral de servicios y servicios de manipulación y maniobras en distintas regiones como Murcia, Sagunto, Girona, Tarragona y Zaragoza, entre otros.

Además, se ha procedido a la actualización de la oferta de servicios en las terminales de Adif y se han establecido los precios para los ejercicios 2024 y 2025, garantizando así la seguridad y estabilidad tarifaria solicitada por los clientes del sector del transporte de mercancías por ferrocarril.

GRUPO TÉCNICO DE CALIDAD EN TERMINALES INTERMODALES Y ESTRATÉGICAS DE ADIF (GTC)

Al objeto de promocionar la calidad del servicio prestado en Terminales de Adif, dentro de las jornadas realizadas el 12 de julio de 2023 con las empresas del sector, se propuso la formalización de un Grupo Técnico de Calidad.

El objetivo de este GTC es proponer y desarrollar un sistema de referencia genérico con parámetros de calidad de servicio que establezcan el nivel de servicio que puede esperar el cliente (indicadores de calidad de servicio), aplicable a los servicios ofrecidos por los explotadores en las terminales intermodales de titularidad de Adif, de forma consensuada y

equilibrada, promoviendo la eficiencia en la prestación de estos servicios. Se ha desarrollado un documento de gobernanza de este GTC.

CREACIÓN SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL TRAIN PORT BARCELONA S.A., S.M.E.

Como desarrollo del modelo de gestión, se ha trabajado, junto con la Autoridad Portuaria de Barcelona y Puertos del Estado, en la propuesta de estatutos y de un plan de actuación para la tramitación de la creación de una sociedad mercantil estatal y su autorización por parte del Consejo de Ministros. Con fecha 27 de diciembre de 2023, el Consejo de Ministros, a iniciativa del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y del Ministerio de Hacienda y Función Pública, ha autorizado la creación de la sociedad mercantil estatal Train Port Barcelona, S.A., S.M.E., participada al 50% por Adif y el Puerto de Barcelona.

La nueva empresa, que supone un hito en la cooperación entre Administraciones, se encargará del desarrollo y gestión del nodo logístico ferroviario del área metropolitana de la capital catalana, siendo clave para impulsar el transporte ferroviario de mercancías en el eje del mar Mediterráneo y su área de influencia, así como para el transporte internacional.

El ámbito de actuación comprende el complejo ferroviario de Can Tunis, la Terminal Intermodal y Logística de La Llagosta, la futura Terminal Intermodal del Port de Barcelona y la Terminal Intermodal de Autopista Ferroviaria o ferroutage.

Los socios trabajarán de forma coordinada en la planificación y desarrollo de estas infraestructuras, la optimización de las inversiones y una gestión eficiente de los recursos para la consecución de servicios más competitivos. Train Port Barcelona aspira, asimismo, a convertirse en el interlocutor ante los operadores ferroviarios y las terminales ferroportuarias, ofreciendo un servicio de calidad al cliente final.

La constitución de Train Port Barcelona estaba contemplada en el protocolo de colaboración para impulsar la construcción de los nuevos accesos sur, viario y ferroviario del Port de Barcelona, alcanzado en octubre de 2020 por el Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible), la Generalitat de Catalunya, Adif, Puertos del Estado y el Port de Barcelona.

Se han desarrollado distintos proyectos transversales entre diferentes áreas de Adif para el fomento del transporte de mercancías en los que hemos trabajado con la visión *end-to-end* del proceso de transporte:

- **Plan de Mercancías 30 de Adif**
- **Oficina de apoyo y asesoramiento para la puesta en marcha de servicios de AAFF**
- **Plan de Transformación Digital de Mercancías**

EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD EN LAS TERMINALES

Durante el año 2023, Adif ha prestado, de forma directa y con sus propios medios, el servicio de manipulación de UTI en 4 Terminales y el servicio de maniobras y otras operaciones sobre el tren en 12 Terminales. Asimismo, Adif ha prestado servicio de suministro de combustible en 18

puntos fijos repartidos en toda la red ferroviaria. Además, en otras 30 Instalaciones de Adif la prestación de servicios, bien de manipulación y/o de maniobras y otras operaciones sobre el tren, es realizada por un tercero a su riesgo y ventura, que actúa como explotador de servicio. Por último, las Instalaciones con operaciones de maniobras y otras operaciones sobre el tren que han sido gestionados en régimen de autoprestación directamente por las empresas ferroviarias, ascienden a un total de 134 instalaciones.

En este sentido, la participación en la prestación de los servicios es la siguiente:

- En servicios de manipulación: 89% realizados por otros explotadores, a su riesgo y ventura
- En servicios de maniobras y operaciones del tren: 69% realizados por otros explotadores, a su riesgo y ventura y en autoprestación.

La actividad de transporte de mercancías por ferrocarril realizada en las terminales titularidad de ADIF durante el año 2023 fue la siguiente:

- Los trenes recibidos y expedidos, en las Instalaciones de Adif recogidas en la D.R. 2023, fue de 92.839 trenes (datos a noviembre 2023), lo que supone un descenso del 7,9% respecto del 2022.
- La actividad de manipulación de UTI fue de 516.380, que supone un descenso del 9,4% respecto al año anterior.

Adicionalmente, durante el año 2023 se han suministrado 45,71 millones de litros de gasóleo B siendo 43,28 millones de litros de gasóleo B exento a las empresas ferroviarias; 1,87 millones de litros de gasóleo B exento a Adif; y 0,56 millones de litros de gasóleo B bonificado a las grúas y grupos electrógenos. El total de litros supone un descenso de un 13,51% respecto a lo suministrado en 2022. Esto se debe fundamentalmente a la electrificación de líneas, puesta en servicio de nuevas líneas de Alta Velocidad y la compra por parte de las Empresas Ferroviarias de locomotoras con tracción eléctrica.

En un primer análisis de la información cualitativa, en los nueve primeros meses de 2023 el TFM ha descendido su actividad tanto en toneladas netas (tn), como en toneladas por kilómetro (tn*km) y en trenes por kilómetro (tren*km). Este descenso es consecuencia de una serie de factores que han afectado de forma casi generalizada al coste de la cadena de suministro en el conjunto de países de la UE, y que se fundamentan especialmente en las tensiones geopolíticas de China con Estados Unidos, Ucrania contra Rusia y China con Taiwán, la guerra en Oriente Medio, etc. Esta situación, entre otras, está provocando una contracción comercial que se percibe en múltiples indicadores:

- Descensos tanto en la importación como en la exportación europea de productos
- Reducción de ingresos en los consumidores y, por tanto, de la demanda interna
- Incremento del precio de la energía
- Aumento de los tipos de interés

Esta contracción comercial implica una reducción de producción, de consumo y, consecuentemente, de las necesidades de transporte.

AUTOPISTAS FERROVIARIAS (AA.FF.)

En relación con el bloque temático de la Iniciativa Mercancías 30 correspondiente a la puesta en marcha de servicios de Autopista Ferroviaria (AF), la Oficina de Apoyo y Asesoramiento (OAA) en funcionamiento desde enero de 2022, ha continuado con los trabajos encomendados con objeto de adecuar la infraestructura ferroviaria para posibilitar estos servicios y ofrecer a las empresas y administraciones interesadas la información que precisen.

Así, durante el ejercicio 2023, la OAA ha trabajado con proyectos logísticos en 15 itinerarios. El corredor Madrid-Valencia ya se encuentra acondicionado para la circulación de estas composiciones (se prevé su puesta en servicio en mayo de 2024, una vez que el operador reciba los vagones contratados), mientras que el resto presentan distinto grado de avance para dicho acondicionamiento tanto en lo referente a la infraestructura ferroviaria lineal, como a las terminales.

Con objeto de instrumentar la cooperación necesaria entre Adif y los operadores y autoridades portuarias, se han firmado otros dos nuevos Protocolos de Colaboración para el desarrollo y puesta en servicio de AF, en ancho ibérico, en los itinerarios Sevilla-Madrid y Huelva-Madrid/Zaragoza, además de los dos ya firmados en el año anterior para los itinerarios Algeciras-Zaragoza y Valencia-Madrid.

Por otro lado, el impulso de los servicios de AF requiere un esfuerzo de difusión sobre la imprescindible colaboración con el sector del transporte en general y, en particular, las ventajas que aporta a las empresas de transporte por carretera. Por este motivo, Adif ha participado a lo largo del todo el ejercicio en diferentes eventos sectoriales. Es de destacar el organizado por Adif, el 13 de noviembre de 2023, con el objeto de establecer un punto de encuentro con cargadores, operadores logísticos, empresas de transporte por carretera, empresas ferroviarias, autoridades portuarias y otras administraciones sectoriales vinculadas al transporte y la logística, etc.

DIGITALIZACIÓN

El conjunto de acciones de digitalización en desarrollo durante 2023 forma parte de la iniciativa estratégica IE3 que aborda la mejora de los procesos operativos, comerciales, técnicos, etc., y de las transacciones de información que intervienen en el desarrollo de los servicios ferroviarios ofrecidos en la cadena de transporte de mercancías y de suministros en general.

Desarrollo del Plan de Transformación Digital de Mercancías (PTDM)

Es uno de los planes transversales del Plan de Transformación Digital de Adif y que afecta a todas las áreas que desarrollan una actividad con impacto en el transporte de mercancías por ferrocarril. Durante el año 2023, la Dirección de Servicios Logísticos junto con la Oficina de Transformación Global (Dirección de Transformación Digital y Sistemas) han completado la **Fase de Inmersión del PTDM** en la que se han organizado sesiones de introducción a la Transformación Digital, monográficos sobre soluciones, metodologías y herramientas y sesiones de toma de requisitos para conocer las necesidades y detectar palancas del cambio en el seno de las áreas de Negocio. Esta fase se ha completado con la realización de un **“Informe de análisis preliminar”**.

Desarrollo del Proyecto SIMPLE

Esta nueva plataforma, en desarrollo desde 2020, asegurará la interoperabilidad entre los diferentes actores que intervienen en el transporte de mercancías a nivel nacional, así como su integración a escala internacional, permitiendo optimizar la cadena de suministro, la eficiencia y la seguridad en las transacciones. Asimismo, esta plataforma permitirá conocer la trazabilidad, tanto de las mercancías como de la documentación e información ligada a su transporte y de los distintos medios implicados.

A finales de noviembre de 2023, se han ultimado los distintos trabajos requeridos dentro del proyecto SIMPLE (modelo de negocio de la Plataforma, modelo de gobernanza, etc.) además de dar por terminado el conjunto de 10 pilotos requeridos para validar su entrada en producción, presentando, en el evento final del Proyecto FEDeRATED realizado en Bruselas, las principales conclusiones del proyecto SIMPLE, como uno de los “Living Labs” presentados en dicho evento.

Participación en la “Oficina de Gobierno y Estrategia del Dato”

La DSL participa en la Oficina con el desarrollo de 2 casos de uso que han sido aprobados por su impacto en el negocio y viabilidad técnica. Durante el 2023, la Oficina de Transformación Global de Adif y la DSL están desarrollando el primer caso de uso denominado: “Automatización de Informes Clave de actividad”, que ayudará a mejorar los procesos de reporting de la actividad del transporte de mercancías por ferrocarril (UTI y Trenes).

Despliegue de infraestructura de 5G en las terminales de transporte de mercancías de Adif

Durante el año 2023, se ha continuado manteniendo reuniones con empresas del sector de las telecomunicaciones y los sistemas digitales para identificar los posibles casos de uso:

- **Sistemas automatizados de acceso viario** para realizar de forma automatizada la gestión del proceso de autorización de entradas y salidas de camiones en las terminales y el registro y control de éstas.
- **Sistemas automatizados de acceso ferroviario** para efectuar la identificación y registro de trenes, vagones y contenedores a su entrada en la terminal.
- **Sistemas automatizados de carga y descarga** que planifiquen, ejecuten y controlen las operaciones de las grúas.
- **Sistemas avanzados de control e inspección** para monitorizar el estado de la carga, detectar incidencias y accesos indebidos, controlar los movimientos que se realizan, etc.
- **Sistemas IoT que permitirían proveer de datos a diferentes aplicaciones**, tales como softwares de gestión de la relación con el cliente (CRM) y planificación de recursos empresariales (ERP), herramientas de Machine Learning y Realidad Virtual o plataformas de Inteligencia Empresarial, entre otras.

Adicionalmente, en el mes de noviembre de 2023, se realizó un Taller de Trabajo (Workshop) al que asistieron una representación de los Prestadores de servicio en las Terminales de Transporte de Mercancías, Áreas de Adif involucradas en el proyecto, identificando las posibles mejoras en la digitalización de procesos que la tecnología 5G puede facilitar en las terminales.

Durante el ejercicio 2023 se ha colaborado con la Subdirección de Telecomunicaciones de la Dirección Técnica (DG de Conservación y Mantenimiento) en la redacción del proyecto de implantación de la red 5G en 10 terminales (Terminales Intermodales y Estratégicas y las Terminales de Bilbao y de Villaverde). Los replanteos llevados a cabo en las terminales

permitieron realizar el proyecto, estudiando la ubicación de elementos donde no interfiriesen con los desarrollos previstos.

El proyecto se encuentra finalizado y en supervisión, esperando su aprobación a principios de 2024.

Gestión de terminales logísticas

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Instalaciones logísticas (total de UTIs manipuladas)	594.287	570.316	516.380

6.3. Generamos impacto social¹⁵²

Principales Hitos:

- Participación en el **programa acelerador de la igualdad de género: Iniciativa Target Gender Equality** que apoya a empresas que participan en el Pacto Mundial de Naciones Unidas.
- **Búsqueda de espacios alternativos para el desarrollo del Programa Estación Abierta** a causa de obras en las principales estaciones.
- **Prórroga del protocolo de colaboración con la Fundación Festival Internacional de Teatro Clásico de Almagro** durante 2 años.
- **Ampliación de la cartera de patrocinios.**
- **Arrendamientos a precios ventajosos de Inmuebles de Responsabilidad Social para proyectos Sociales.**
- Cesiones de máquinas, vehículos y otros elementos ferroviarios para espacios museísticos.
- Cesiones de terreno a precio simbólico para la **creación de Vías Verdes**

Principales riesgos y oportunidades:

- **Riesgos legales** relativos a patrocinios cuando alargan plazos y aquellos asociados normativa legal que altere el desarrollo de las actividades propuestas. máquinas, vehículos y otros elementos ferroviarios para espacios museísticos.
- **Riesgos asociados a reformas en estaciones que limite el acceso y uso de espacios** para Estación Abierta.
- **Demora** que experimentan los **entes locales al aprobar contratos relacionados con Vías Verdes** genera incomodidad entre los futuros usuarios de dichas vías, con repercusiones desfavorables para todas las partes involucradas en el proceso de contratación.

Contribución a los ODS:



Nuestros compromisos:

- **Continuar con la actualización del procedimiento que regula el Programa Estación Abierta.**

¹⁵² Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, Pilar Sostenibilidad, Objetivo 5 (PSOS-OE5)

- **Aprobación de la revisión de la Política de Patrocinios** para avanzar en la gestión y minimizar demoras o incumplimientos en la tramitación de los patrocinios que imposibiliten su contratación.
- **Revisión del programa de Activos para el desarrollo**, y definir y actualizar los activos a disposición.

Adif, como Entidad, adopta una estrategia de responsabilidad social empresarial y se compromete a establecer relaciones a largo plazo con entidades sin ánimo de lucro como asociaciones, fundaciones e instituciones públicas. Esta aproximación refleja una perspectiva proactiva hacia la colaboración con actores clave en la sociedad civil, buscando generar un impacto positivo en la comunidad y en su entorno.

Las **aportaciones más notables** de la estrategia de Adif incluyen:

Proyectos a largo Plazo	Priorización de Colectivos	Diálogo con los Grupos de Interés y mediación en conflictos	Participación en Foros de sostenibilidad
La apuesta por proyectos a largo plazo sugiere una visión a futuro y un compromiso sostenido con las comunidades y organizaciones con las que colabora, contribuyendo a relaciones más sólidas y a genera impacto más significativo.	La entidad muestra una consideración específica hacia aquellos grupos que pueden verse afectados por nuestras operaciones. Ayuda a maximizar la pertinencia y efectividad de las acciones emprendidas.	La apertura al diálogo con los Grupos de interés, especialmente del tercer sector y la mediación de conflictos, indican una disposición a abordar y resolver problemas de forma colaborativa. Esto contribuye a la construcción de relaciones armoniosas y una gestión proactiva.	La representación en foros de sostenibilidad muestra un compromiso con la transparencia y la rendición de cuentas. Además de aportar visibilidad de las prácticas sostenibles de Adif AV, permite compartir y conocer buenas prácticas con otros actores del sector y la sociedad.

En general estas acciones sugieren una perspectiva integral de la responsabilidad social, no solo considerando el impacto directo de las operaciones, sino su papel como actor comprometido en la construcción de un entorno sostenible y socialmente responsable.

Desde 2019, Adif y Adif AV cuentan con una **Política de Patrocinios** que sirve como marco para canalizar las aportaciones a proyectos estratégicos. Los patrocinios que se han realizado se han hecho extensivos a Adif y Adif AV y, a efectos de contabilización, se encuentran registrados en Adif. Las entidades, dentro del marco de esta política, han implantado una serie de criterios para gestionar las solicitudes para este tipo de acciones, así como un canal específico de contacto: patrocinios@adif.es

Debido a la actividad realizada por Adif en las comunidades donde desarrolla sus operaciones, se producen impactos cualitativos y cuantitativos con repercusiones en diferentes ámbitos. Todos los indicadores relacionados se encuentran en el [Anexo 2: Contribución al desarrollo socioeconómico](#).

Indicadores relacionados con la dimensión social

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Nº de estaciones con Programa Estación Abierta	22	35	34
Pasajeros subidos y bajados en estaciones accesibles (% de viajeros) ¹⁵³	85,94	86,88	86,93
Número de actividades del Programa Estación Abierta	80	118	113
Porcentaje de compras con criterios responsables	100	100	100
Número de entidades no lucrativas con las que colabora	62 ¹⁵⁴	70	59
Inversión en la comunidad (lucro cesante Programa Estación Abierta) (€)	145.833	368.774	135.083
Porcentaje de solicitudes de información de medios de comunicación contestadas en plazo o 7 días o menos ¹⁵⁵	95%	96,1%	99%
Contratos de Patrocinio firmados Nº ¹⁵⁶	2	3	5
Pertenencia a asociaciones de ámbito nacional (Responsabilidad Corporativa)	3	3	3

En este punto se dan a conocer las actuaciones que la Compañía realiza en el ámbito social, mediante las cuales Adif pretende tener un impacto positivo en las comunidades locales en dónde la Compañía desarrolla su actividad, especialmente en el entorno en donde se ubican sus proyectos.



Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro

En Adif se apuesta por proyectos y alianzas a largo plazo con entidades sin ánimo de lucro (asociaciones, fundaciones e instituciones públicas) y se centra preferentemente la actuación en aquellos aspectos que están vinculados a la actividad e impactos en la sociedad. Se trata de priorizar a los colectivos sociales más directamente relacionados con el servicio que se presta: diálogo con grupos de interés (tercer sector), mediación en conflictos y representación de la compañía en los principales foros de sostenibilidad.

Las **aportaciones realizadas por Adif a entidades sin ánimo de lucro** en los últimos ejercicios han sido de:

Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro		
Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
1.562.648,00 €	1.704.476,96 €	1.866.490,66 €

¹⁵³ Dato agregado Adif y Adif AV

¹⁵⁴ Dato agregado Adif y Adif AV

¹⁵⁵ Dato agregado Adif y Adif AV

¹⁵⁶ Los patrocinios que se han realizado se han hecho extensivos a Adif y Adif AV, y a efectos de contabilización se encuentran registrados en Adif

Para satisfacer las crecientes exigencias de la sociedad actual y para alcanzar las metas recogidas en la Agenda 2030 de Naciones Unidas, las empresas han de configurar mecanismos de implicación y cooperación que permitan aprovechar las sinergias y los efectos multiplicadores en beneficio del interés común, tal y como apunta el ODS 17 de dicha Agenda.

Las principales afiliaciones de Adif a asociaciones¹⁵⁷ del sector son, entre otras:

- Asociación Española del Transporte
- Asociación Española de Mantenimiento
- AEIE TRAV Gran Capacidad Pirineos
- Europe's Rail Joint Undertaking
- Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF)
- EPlatform Rail Infrastructure Manager Europe (PRIME)
- European Rail Infrastructure Managers (EIM)
- Rail Net Europe (RNE)
- Union Internationale des Chemins de fer (UIC)
- ERTMS Users Group AEIE

Impacto en las poblaciones locales y en el territorio

Con el objetivo de tratar y disminuir el impacto que Adif produce al entorno, en la Entidad se han realizado evaluaciones del impacto del ferrocarril en distintas ciudades mediante el análisis de distintos parámetros en relación con la coexistencia del FFCC y las ciudades, permitiendo comprobar que las actuaciones en desarrollo analizadas reducen dicho impacto con respecto a las situaciones de partida.¹⁵⁸

Principales proyectos y alianzas:

- Programa Estación Abierta. Iniciativas culturales, sociales y medioambientales en estaciones.
- Política de Patrocinios.
- Entidades sin ánimo de lucro con las que existen acuerdos suscritos:
 - Asociación para la Prevención, Reinserción y Atención a la Mujer Prostituida (APRAMP)
 - Fundación Festival Internacional de Teatro Clásico de Almagro (FFITCA)
 - Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI)
 - Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE)
 - Federación Española de Bancos de Alimentos (FESBAL)
 - Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía
 - *Junior Achievement*
 - Universidad de Salamanca (USAL)

6.3.1. Programa Estación Abierta

¹⁵⁷ Contenido vinculado al indicador **2-28**: Afiliación a asociaciones

¹⁵⁸ Contenido vinculado al indicador **413-1**: Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo

El Programa Estación Abierta contribuye, a través de sus actividades, al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible

El Programa Estación Abierta, desde su creación en 2008, es la herramienta para coordinar y desarrollar iniciativas culturales, sociales y medioambientales en estaciones ferroviarias gestionadas por Adif, siempre bajo criterios de responsabilidad corporativa y sin fines comerciales. Su finalidad es potenciar la conexión social de la estación con su entorno y aumentar de esta forma el valor que Adif Alta Velocidad aporta en los lugares donde se desarrolla su actividad.

A partir de esta herramienta, Adif materializa su colaboración con el tercer sector, poniendo a su disposición, de forma gratuita, una plataforma excelente (cada año más de 150 millones de personas pasan por las estaciones de Adif) para realizar actividades que les ayuden a sus objetivos a la vez que las estaciones aumentan su valor para los ciudadanos al proporcionarles contenidos culturales, sociales o ambientales.

El programa se articula en **tres ejes de actuación**:

Entorno	Sensibilización	Cultura
Apertura de la estación al entorno: visitas y actividades sociales.	Sensibilización en valores a través de colaboración con ONG y otras entidades sin ánimo de lucro: exposiciones, mesas informativas, <i>flashmobs</i> , entre otros.	Promoción de artistas noveles a través de conciertos y exposiciones.

Para evaluar el Programa Estación Abierta se cuenta con una serie de indicadores cuantitativos que se miden trimestral y anualmente y que tratan de tangibilizar el esfuerzo de la compañía en este proyecto.

Los **principales indicadores** para Adif durante el año 2022 y 2023 son:

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Nº actividades	118	113
Nº entidades con las que hemos colaborado	70	59
Valoración del resultado de la actividad (aportada por la entidad)	8,93	9,14
Valoración de la colaboración prestada por Adif (aportada por la entidad)	9,59	9,71
Cancelaciones	30	19
Retorno económico	14.647,22 €	16.542,53 €
Retorno socios (se calcula que de media un socio aporta unos 120€ anuales)	310	317
Cómputo total	51.847,22 €	54.582,53 €
Lucro cesante	368.774 €	135.083 €

En el Programa Estación Abierta se ha colaborado con 59 organizaciones sin ánimo de lucro (70 en 2022) para realizar actividades en las estaciones

de Adif AV con las que han recaudado un total de 135.083€ (un 63% menos con respecto a 2022)

Además, se han definido una serie de **indicadores cuantitativos de medición trimestral y anual** del desempeño de las actividades:

Actividades Programa Estación Abierta

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Apertura de la estación al entorno (%)	7,50%	3,39%	11,50%
Acciones culturales (%)	17,50%	26,27%	21,24%
Campañas sensibilización en valores (%)	75%	70,34%	67,26%

6.3.2. Vías verdes

Adif colabora, dentro de su compromiso con la responsabilidad social y sostenibilidad, en el Programa de Vías Verdes con la recuperación de antiguos trazados ferroviarios en desuso, líneas cerradas o de construcción abandonada, para crear itinerarios de gran interés social que sirven como eje sostenible, facilitando la conexión entre los núcleos rurales próximos a la traza, fomentando el contacto y el respeto por el medio natural, en espacios rurales de gran belleza paisajística y gran interés medioambiental que permite potenciar el turismo de la zona.



En referencia a las Vías Verdes realizadas en Líneas Cerradas de Adif, se especifica en los paneles informativos de orientación a lo largo del trazado de la Vía Verde, datos sobre la historia de la antigua línea del Ferrocarril, la aportación de la Entidad en la Vía Verde que se trate, el logo de Adif junto con los logos de las entidades colaboradoras, además de otras informaciones de ubicación y recursos naturales de la ruta. Además, dicha aportación se refleja en los folletos informativos que los entes públicos generen para difusión de la propia Vía Verde.

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Vías verdes contratadas ¹⁵⁹	129	133	135
Extensión de las vías verdes de Adif (km) ¹⁶⁰	1.729	1.806	1.842

Vías verdes firmadas en 2023

VIAS VERDES FIRMADAS	KM VÍA VERDE	SUPERFICIE EN M ²
VÍA VERDE DE TORREVIEJA. (T.M. de Torrevieja) (Alicante) (Llamada por la FFE Vía Verde de las Salinas) (También llamada Vía Verde de Almoradí a Torrevieja)	6,36	92.007
VÍA VERDE DE TOLEDO (T.M. Toledo)	2,058	49.866
VÍA VERDE DEL SEGURA III (Jaén) (TTMM: Jaén) (TT.MM: Villanueva del Arzobispo, Sorihuela del Guadalimar, Beas de Segura, Arroyo del Ojanco)	22,987	622.703
VÍA VERDE DE GRANATULA DE CALATRAVA (T.M. Granatula de Calatrava) (Ciudad Real)	7,736	93.674
VÍA VERDE DEL EL CAMPILLO (TM. El Campillo) (Huelva)	4,221	156.259
TOTALES	43,36	1.014.509

6.3.3. Elementos ferroviarios cedidos para usos museísticos

Adif colabora con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles cediendo material obsoleto ferroviario, colaborando en su puesta en valor como elementos de interpretación patrimonio ferroviario en un espacio expositivo y museístico, lo que permite proteger un patrimonio público de todos y ser transparente con la ciudadanía, comunicando la participación de la Entidad donde el material es expuesto.

Adif ha puesto a disposición de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en el año 2023 un total de tres vehículos y 90 elementos ferroviarios obsoletos para el uso común, pero con un importante valor histórico cultural industrial (aguadas, señales, semáforos, etc.).

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Núm. de elementos ferroviarios obsoletos cedidos por Adif a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles	81	22	93

Arrendamientos con criterios sociales

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Núm. de inmuebles arrendados con criterios sociales (y del programa Activos para el desarrollo)	52	41	39

¹⁵⁹ Contratos vigentes Vías Verdes

¹⁶⁰ Sumatorio Km. totales

Se han realizado 10 contratos englobando 39 inmuebles arrendados para uso social, relacionados con la sanidad, el turismo rural y el bienestar social, con la aportación de recursos sociales a la ciudadanía en los distintos entes locales

6.3.4. Programa Activos para el desarrollo

El programa de Activos para el Desarrollo tiene como objetivo impulsar la recuperación de activos inmobiliarios en desuso para su reutilización en proyectos sociales o empresariales, en colaboración con instituciones, entidades sin ánimo de lucro o empresas, para generar actividad económica, especialmente en entornos rurales.

Dentro del programa, el cual se desarrolla íntegramente en Adif, dado que su objeto son los activos inmobiliarios en desuso, se mantienen 9 contratos generados en años anteriores, ya que durante 2023 no se han realizado nuevos contratos.

	Ejercicio 2023
Nº total de contratos de arrendamiento	9
Nº total de inmuebles arrendados	23
Nº entidades con las que colaboramos	9

A continuación, se detallan las entidades con las que Adif colabora dentro del programa de Activos para el Desarrollo:

- Asoc. Traductores del Viento (Madrid)
- Ayto. Yanguas del Eresma (Segovia)
- Ayto. Ferreruela (Teruel)
- Ayuntamiento de Obejo (Córdoba)
- Ayuntamiento de Peñafiel (Valladolid)
- Concello de Oroso (A Coruña)
- Empresa O Carballino (Ourense)
- Empresa Barbantes (Ourense)
- Persona física (Miraflores de la Sierra)

6.3.5. Colaboración con los GGII en el ámbito de la sostenibilidad

Pacto Mundial de Naciones Unidas España



Lanzada en el año 2000, *United Nations Global Compact*, en castellano Pacto Mundial de la ONU, es la mayor iniciativa de sostenibilidad corporativa del mundo. Actualmente hay más de 21.000 entidades adheridas en más de 160 países y cuenta con 70 redes locales. En España, más de 1.100 organizaciones se han unido a la iniciativa lo que la convierte en una de las cinco redes locales con mayor número de entidades adheridas y, por lo tanto, más relevantes a nivel internacional.

Su objetivo es fomentar la implantación de los Diez Principios del Pacto Mundial al mismo tiempo que promueve la integración de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en el sector empresarial, siendo la única organización que cuenta con el mandato de Naciones Unidas para este propósito.

El Pacto Mundial de la ONU España es la única organización en el ámbito de la sostenibilidad que ha sido designada para formar parte del Consejo de Desarrollo Sostenible, el órgano que forma parte de la estructura de gobernanza para la implementación de la Agenda 2030 en España y articula la participación de la sociedad civil para la consecución de los ODS. También es integrante del CERSE, el Consejo Estatal de Responsabilidad Social de las Empresas del Ministerio de Empleo, o del Consejo Asesor para la Agenda 2030 de la Comunidad de Madrid.

Adif, desde el 1 de mayo de 2018, es entidad *participant* del Pacto Mundial de la ONU, comprometida a cumplir con los Diez Principios del Pacto Mundial en las áreas de Derechos Humanos, Normas Laborales, Medioambiente y Lucha contra la Corrupción

La Entidad ha considerado de interés su adhesión a dicha asociación con la finalidad de formar parte de la mayor iniciativa mundial de sostenibilidad empresarial, en respuesta a su compromiso por impulsar un cambio relevante en la forma de abordar e integrar la Responsabilidad Corporativa en la estrategia y las operaciones de negocio y mejorar su desempeño e impacto en la sociedad, contribuyendo activamente a la consecución de los ODS de la Agenda 2030 en España. El objetivo último es generar valor para todos los grupos de interés de la organización y mejorar la contribución al desarrollo sostenible.

Es reseñable la activa colaboración que se ha producido desde la Entidad en la campaña “Buenas prácticas” lanzada por el Pacto Mundial de la ONU España, para la difusión interna y externa, a través de la Dirección de Comunicación y Reputación Corporativa, de la contribución a la consecución de los ODS a través de las actividades realizadas por Adif llegando a publicar 10 buenas prácticas en 2023.

Otro aspecto a destacar es la amplia participación de la Entidad en las iniciativas llevadas a cabo por el Pacto Mundial de la ONU en España, siendo una de las empresas más comprometidas con las diferentes iniciativas llevadas a cabo. Las actividades más significativas han sido:

- **Plataforma *Academy* Pacto Mundial:** La entidad participó tanto en la Plataforma *Academy Spain* como en la Plataforma *UNGC Academy* en distintas formaciones
- **Programas internacionales aceleradores en materia ESG para empleados:** Adif participó en los programas de Derechos Humanos, Igualdad y Cambio Climático.
- **Cursos de formación a directivos y empleados sobre ODS.**
- **Píldoras formativas:** La entidad participó en 5 de las 7 píldoras formativas en materia de sostenibilidad.
- **Publicaciones:** Adif ha descargado dos publicaciones relativas al Anuario Climático y WP Diligencia Debida.
- **Virtual session:** Participación en las seis *virtual session*, en alguna de ellas como ponente.
- **Eventos:** Participación en 3 de los 11 eventos en materia de sostenibilidad realizados por el Pacto Mundial.
- **Rutas de aprendizaje:** Adif ha participado en 3 rutas de aprendizaje de las 5 realizadas.

- **Campañas de buenas prácticas:** Adif ha participado en todas las campañas de buenas prácticas sobre la consecución de los ODS, incluyendo la campaña de celebración del 8º aniversario de los ODS (*SDG Flag*).

Forética



Forética es la organización referente en materia de sostenibilidad y responsabilidad social empresarial en España. Su misión es integrar los aspectos sociales, ambientales y de buen gobierno en la estrategia y gestión de empresas y organizaciones, maximizando la contribución positiva de las mismas para alcanzar un futuro sostenible. Actualmente, la asociación está formada por más de 200 socios. Adif se adhirió a Forética en 2017 en calidad de socio-promotor. Además, en 2019 se incorporó al Grupo de Acción de Sostenibilidad y RSE en las Empresas Públicas.

- Grupo de Acción “Sostenibilidad y RSE en las empresas públicas”: plataforma colaborativa de liderazgo en sostenibilidad y RSE en la que participan 32 entidades pública; tiene como finalidad avanzar en el ámbito de la sostenibilidad empresarial y contribuir a la consecución de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible. Durante 2023, el grupo de acción ha celebrado 3 encuentros de trabajo abordando los siguientes temas de sostenibilidad:
 - **Retos y oportunidades de las emisiones de alcance 3**, poniendo el foco en la medición y reducción de estas emisiones para contribuir al objetivo *Net Zero*.
 - **Reporte de sostenibilidad en las empresas públicas: de lo voluntario a lo exigible**, centrando sus acciones en conocer las novedades regulatorias sobre el reporte de sostenibilidad ante la reciente aprobación de la nueva Directiva Europea sobre información Corporativa en materia de Sostenibilidad (CSRD, en sus siglas en inglés) y las Normas Europeas de Información en Sostenibilidad (NEIS, o ESRS en sus siglas en inglés).
 - **Foro Español de Empresas Públicas por la Sostenibilidad**, en la que se abordó el papel estratégico de las empresas públicas en la transición hacia una economía más sostenible y donde se presentaron trabajos de entidades miembros de cara a responder a los dos temas anteriores.

Adicionalmente, Adif y Adif AV participan en cuatro **Clústeres** enfocados en los principales asuntos que marcan la agenda ambiental, social y de gobernanza. Algunas actuaciones en las que ha participado la Entidad son las que siguen a continuación:

Clúster de Cambio Climático

Plataforma empresarial de referencia en España en materia de cambio climático. El Clúster – liderado en 2023 por Bankinter, Chiesi, Grupo Cooperativo Cajamar, Engie, Lafarge Holcim, Naturgy y Nestlé – está formado por un grupo de 68 empresas.

En 2023, el Clúster de Cambio Climático centró su trabajo en la transición energética como elemento clave para conseguir el *Net Zero* en 2050. Se celebraron 3 eventos durante el año relativos a:

- Transición energética: el marco europeo y nacional.
- Acción empresarial en el camino hacia la transición energética.

- Net Zero – Spanish Business Forum

En estos eventos se abordaron las principales cuestiones en materia de avance hacia una economía descarbonizada, tratando de analizar el marco de energía y clima y la acción empresarial hacia la transición energética.

Clúster de Ciudades Sostenibles 2030

Plataforma empresarial de referencia cuyo objetivo es potenciar la contribución del sector privado y la colaboración público-privada para el desarrollo de ciudades sostenibles en España. Para ello está trabajando en:

- Avanzar en la comprensión e integración por parte de las empresas de enfoques y acciones estratégicas vinculadas a la sostenibilidad de las ciudades desde la perspectiva ASG.
- Poner en valor la importancia de la colaboración público-privada y de las alianzas como palancas fundamentales, en línea con el ODS 17, para lograr la consecución de los objetivos urbanos de sostenibilidad.

Durante el año 2023, desde el Clúster se celebraron 3 eventos relativos a la transformación energética y desarrollo de la eficiencia energética en las ciudades como palancas de cambio hacia la transformación. En estos eventos la actividad del clúster se centró en seguir comprendiendo la contribución de las empresas a la descarbonización de las ciudades, centrándose en la transición energética.

Clúster de Impacto Social

Punto de encuentro empresarial en liderazgo, conocimiento, intercambio y diálogo en materia de impactos sociales -internos y externos. El Clúster, liderado por Grupo Cooperativo Cajamar, Ibercaja, ILUNION, Mahou-San Miguel, Manpower Group, Mapfre y Naturgy, está compuesto por 61 empresas entre las que se encuentran empresas cotizadas en el IBEX 35, filiales de multinacional y empresas familiares. En 2023 se llevaron a cabo 3 eventos centrados en la visión e impulso de la Unión Europea en la sostenibilidad social, analizar la cuestión de la medición del impacto social de las empresas y poner en valor la importancia de la estrategia “Diversidad, Equidad e Inclusión (DEI)” como uno de los pilares de la sostenibilidad social.

Clúster de Transparencia, Buen Gobierno e Integridad

Plataforma liderada por Caixabank, Cuatrecasas, Grupo Cooperativo Cajamar y Leroy Merlin, junto a 63 empresas más, cuyo objetivo es promover un modelo de gobierno sostenible y abordar distintas temáticas relacionadas con la gestión de los aspectos ESG, en concreto los relativos a la integración de los aspectos extrafinancieros en la gestión de las compañías, además de actuar como interlocutor con ministerios, administraciones públicas y organismos reguladores.

Durante 2023 se llevaron a cabo 3 eventos relativos a la cadena de suministro, la adaptación del reporte a la CSRD y los NEIS y el nivel de atención de los asuntos ESG por los órganos de administración. En estos eventos se abordaron cuestiones clave para la integración de los

aspectos ESG en la gobernanza de las organizaciones y en su toma de decisiones.

Consejo Empresarial Español para el Desarrollo Sostenible

Además de su presencia en Forética, desde 2021, Adif y Adif AV forman parte, como socio promotor, del Consejo Empresarial Español para el Desarrollo Sostenible. Este es un órgano formado por presidentes / CEOs de los socios promotores de Forética cuya constitución fue presidida honoríficamente por S.M. el Rey Felipe VI. La secretaría del Consejo recae en Forética, representante del *World Business Council for Sustainable Development* (WBCSD) en España, integrado en la actualidad por unas 50 compañías.

En este consejo se llevan a cabo encuentros a alto nivel, donde los ejecutivos de las empresas líderes en sostenibilidad trasladan un mensaje de liderazgo empresarial en sostenibilidad, comparten tendencias retos y soluciones y proyectan su visión y sus recomendaciones estratégicas para lograr un desarrollo sostenible en los ámbitos ESG.

En enero de 2023, de cara a evaluar el desempeño en materia ESG de las empresas que forman parte del Consejo, se han implantado cinco criterios para la adhesión a este organismo y que sirven para evaluar el cumplimiento de los compromisos marcados en la **Visión 2050 del Consejo**. Los cinco criterios son:

Clima	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer la ambición de alcanzar cero emisiones netas de GEI en 2050 y tener un plan basado en la ciencia para lograrlo, que puede incluir a las Soluciones Basadas en la naturaleza y otras soluciones de eliminación de carbono. • Medición de los alcances 1 y 2 y los elementos más relevantes e influenciados del alcance 3. • Reporte anual externo de los progresos llevados a cabo
Naturaleza	<ul style="list-style-type: none"> • Definir objetivos ambientales ambiciosos con base científica a corto y medio plazo que contribuyan a la recuperación de la naturaleza/biodiversidad para 2050. • Reporte anual externo de los progresos llevados a cabo
Derechos Humanos	<ul style="list-style-type: none"> • Declarar el apoyo a los Principios Rectores de Naciones Unidas sobre Empresas y Derechos humanos a través de una política corporativa de respeto de los derechos humanos y un proceso de debida diligencia. • Reporte anual externo de los progresos llevados a cabo.
DEI y No Discriminación	<ul style="list-style-type: none"> • Declarar el apoyo a la inclusión, la igualdad, la diversidad y la eliminación de cualquier forma de discriminación. • Reporte anual externo de los progresos llevados a cabo.
Transparencia y divulgación	<ul style="list-style-type: none"> • Operar con el máximo nivel de transparencia: incorporar la identificación y valoración de riesgos ESG al análisis de materialidad y a los procesos generales de gestión de riesgos corporativos. • Reportar externamente los resultados. • Incluir información material sobre los asuntos ESG en el reporte de información financiera y/o no financiera, haciendo uso de estándares de sostenibilidad.

Anualmente, Forética, como encargado de evaluar a las entidades del Consejo, revisa que cada empresa cumple con dichos criterios con el objetivo de identificar el grado de madurez de las empresas y apoyar a los socios promotores en el logro de mejoras tanto en los niveles de adhesión como de ambición y acción empresarial.

En 2023 Forética ha certificado que Adif y Adif AV alcanzan el grado de madurez mínimo establecido para cada uno de los cinco criterios como requisito para formar parte del Consejo, evidenciando así su compromiso y liderazgo en sostenibilidad que permiten impulsar la transformación y lograr la Visión 2050

La Entidad ha participado en 2023 en dos reuniones del órgano consultivo. La primera reunión, celebrada en febrero se centró en el análisis de las actividades del Consejo, construir un espacio de diálogo y reflexión y en realizar una declaración conjunta enfocada a la acción ante los tres desafíos de sostenibilidad prioritarios a los que se enfrenta la sociedad: la emergencia climática, la pérdida de la naturaleza y la desigualdad. La segunda reunión se realizó en junio para abordar y definir los cinco criterios del Consejo Empresarial, las propuestas de estructura y gobernanza de Comisiones de Consejo, Piloto Comisiones Net Zero y Desigualdad, las líneas estratégicas para el periodo 2024-2026 y los próximos hitos: *ESG Spain 2023* y *Sesión Consejo 2024*.

7. Más sostenibles

El **Pilar de Sostenibilidad** y sus objetivos asociados vienen determinados por la adquisición de un compromiso de eficiencia con la sociedad en un entorno saludable y a través de una práctica transparente. Los **principales indicadores** asociados al mismo, correspondientes a la DIMENSIÓN AMBIENTAL son los que siguen:


Pilar: Sostenibilidad

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Reducción de emisiones GEI (Tm de CO _{2eq})	7.250	7.591	11.675
Mejora de la eficiencia energética (Gwh equivalentes)	52,86	53,70	69,69

En este capítulo se describe la forma en la que Adif gestiona sus compromisos medioambientales, así como las medidas destinadas a luchar contra el cambio climático. Dentro de estos compromisos medioambientales, se tratan temas como la gestión de residuos, el uso sostenible de recursos naturales o la protección de la biodiversidad y los ecosistemas.

7.1. Gestión ambiental

Principales Hitos:

<ul style="list-style-type: none"> • Garantía de correcta gestión de suelos contaminados y residuos • Coordinación de la parte ambiental del SG de Adif. • Centralización de la información relacionada con el proceso en toda la entidad 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> • Insuficiencia de recursos tanto humanos como económicos • Deficiencias tanto en la transmisión de información como en la comunicación 	Contribución a los ODS: 
Nuestros compromisos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Proseguir con la ampliación del ámbito de la certificación ambiental • Liderar un grupo de trabajo para la elaboración de un Catálogo de cláusulas ambientales para la Contratación Pública Responsable • Incrementar la cultura y sensibilización ambiental del personal trabajando en el Plan de Formación Ambiental • Mejora interna de procesos relativos a: <ul style="list-style-type: none"> • Sistema de Vigilancia Ambiental durante la ejecución de obras no sometidas a DIA • Control ambiental en las actividades certificadas • Identificación de requisitos de legales • Modelos de gestión de residuos y de suelos contaminados • Sistema de documentación de Gestión Ambiental 		

Resumen en cifras

	Valor	Unidad
Reducción de emisiones	11.675	tCO _{2eq}
Mejora eficiencia energética	69,69	GWh
Energías renovables	72,4	%
Recursos destinados a la protección medioambiental ¹⁶¹	32,96	Millones €
Residuos destinados a valorización ¹⁶²	85,7	%
Viajeros en estaciones certificadas según ISO 14001	38,77	%
Recursos dedicados a la prevención de incendios ¹⁶³	18,67	Millones €
Informes de revisión ambiental de proyectos	854	Unidad

¹⁶¹ Dato a cierre 2022. Última información disponible. La información relativa a 2023 se presentará en el primer semestre de 2024, en la Memoria Medioambiental de Adif.

¹⁶² Dato a cierre 2022. Última información disponible. La información relativa a 2023 se presentará en el primer semestre de 2024, en la Memoria Medioambiental de Adif. % solo de residuos peligrosos.

¹⁶³ Dato a cierre 2022. Última información disponible. La información relativa a 2023 se presentará en el primer semestre de 2024, en la Memoria Medioambiental de Adif.

PRIORIDADES EN MATERIA MEDIOAMBIENTAL



La gestión medioambiental que Adif realiza se traduce en la última Memoria Medioambiental publicada en agosto de 2023 (información del año fiscal 2022), aplicable al desempeño ambiental. De esta manera, se cumple con el compromiso de proporcionar información sobre los aspectos ambientales de sus actividades y los logros alcanzados. Al igual que en el ejercicio anterior, la información ambiental definitiva para el año fiscal 2023 se reportará en la Memoria Medioambiental 2023, cuya publicación se prevé a lo largo del segundo semestre de 2024.

Se pretende identificar y responder a los impactos reales y potenciales con el propósito de lograr la mayor eficiencia en las actuaciones, prevenir o mitigar impactos negativos y potenciar las oportunidades de mejora



Por otro lado, la actividad de Adif se encuentra certificada bajo el ámbito del **Sistema de Gestión Ambiental** con el fin de prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos ambientales derivados de su actividad. El objetivo de esta iniciativa es el cumplimiento legal ambiental, así

como la preservación del entorno y la biodiversidad, por lo que los objetivos y compromisos se establecen en este marco.



La relevancia de la gestión medioambiental en el desarrollo de la actividad empresarial tiene su respaldo, como todo componente estratégico, en el **modelo de Gestión Integral de Riesgos**, requiriendo la correspondiente monitorización y control periódico desde la perspectiva de la gestión del riesgo. Para ello Adif destina los recursos humanos y económicos que, junto con su Sistema de Gestión Ambiental, permiten minimizar cualquier impacto negativo.

Evolución de las certificaciones

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Centros certificados	131	134	134
Porcentaje de viajeros en estaciones certificadas según la norma de Gestión Ambiental ISO: 14.001, en relación con el total de viajeros en estaciones de Adif	45,30%	43,20%	38,77%

Dentro del alcance definido del Sistema de Gestión de Adif, se determinan los aspectos ambientales derivados de las actividades, productos y servicios de la organización, así como los impactos ambientales asociados, desde una perspectiva del ciclo de vida. En este sentido se identifican y evalúan todos los aspectos ambientales que puedan generarse en condiciones normales y anormales de funcionamiento, así como aquellos que pudieran producirse como consecuencia de sucesos imprevistos de afección ambiental, con el objeto de determinar cuáles son los aspectos significativos sobre los que plantear acciones de mejora ambiental.

Durante 2023, la organización concluye la **elaboración de los Diagnósticos Ambientales** correspondientes a las Estaciones de Elche y Palencia, además de continuar con las tareas asociadas a garantizar el cumplimiento legal mediante la identificación y evaluación de requisitos legales. Durante este periodo se realiza la elaboración y/o revisión de documentación relativa a los procesos de Elaboración de Diagnósticos Ambientales, Gestión de Suelos Contaminados, Gestión de Residuos y de Identificación y Evaluación de Aspectos Ambientales, como también la elaboración del “Catálogo de posibles Cláusulas Ambientales a incluir en los distintos contratos de Adif y Adif-AV”.

Además, Adif cuenta con un **Sistema de Gestión certificado**, que se fundamenta en un enfoque de gestión ambiental basado en el concepto de mejora continua. En este contexto, se planifican

los objetivos ambientales y los procesos necesarios para generar y proporcionar resultados en consonancia con los principios establecidos en la **Política Ambiental de Adif y Adif AV**, se implementan los procesos de acuerdo con lo planificado y se realiza un seguimiento y medición de los procesos, los objetivos y los criterios operativos. A partir de los resultados obtenidos, se toman acciones para lograr mejoras continuas.

Este Sistema de Gestión Ambiental de Adif se fundamenta en la **Norma UNE-EN ISO 14001:2015** y ha obtenido la certificación de AENOR; así, a organización cuenta con todas las herramientas necesarias y dispone de procedimientos documentados para garantizar una gestión adecuada dentro de la misma. Gracias a esta certificación, la entidad asegura:

- Garantizar el cumplimiento de la legislación ambiental de aplicación al ámbito de las actividades y centros certificados.
- Establecer e implementar objetivos de mejora continua en el ámbito del sistema certificado que permitan mejorar la gestión ambiental de dichas actividades.

El alcance de esta certificación cubre los siguientes aspectos de la actividad de Adif:

- El control y vigilancia del cumplimiento de las condiciones ambientales establecidas en las Declaraciones de Impacto Ambiental (DIAs), en los Planes de Vigilancia Ambiental y requisitos aplicables en las actividades de construcción de infraestructura e instalaciones ferroviarias.
- La dirección y coordinación de la redacción de estudios y proyectos de la infraestructura e instalaciones ferroviarias.

El control de las actuaciones de mejora ambiental en el seno del Sistema de Gestión de Adif se lleva a cabo mediante la realización de auditorías, tanto internas como externas, de certificación y seguimiento, realizadas con una periodicidad anual. De ellas, emanan hallazgos que son tenidos en cuenta para la mejora continua del sistema.

Dentro del marco del Sistema de la Entidad, conforme a la Norma UNE-EN ISO 14001, se encuentra el procedimiento documentado para la "**Identificación y Evaluación de Aspectos Ambientales**". Este procedimiento establece la metodología a seguir para identificar los aspectos ambientales y evaluar los impactos ambientales asociados, así como su valoración, que afectan a los procesos comprendidos en el Sistema de Gestión de Adif y Adif AV.

Siguiendo la sistemática documentada, se identifican y evalúan los aspectos ambientales en situaciones de emergencia previsible (aspectos potenciales). Estos son aquellos aspectos que podrían surgir como resultado de eventos no anticipados que afecten al medio ambiente.

Adicionalmente, con el propósito de optimizar la **gestión de la generación de aspectos potenciales derivados de posibles situaciones de emergencia ambiental** durante el desarrollo de las actividades de Adif y Adif AV, se han establecido procedimientos documentados referentes a la "Actuación ante emergencias que afectan al medio ambiente" y la "Actuación Frente a Incidencias Ambientales Menores". A través de estos procedimientos, se proporcionan a la organización directrices uniformes de actuación y análisis con el objetivo de prevenir o mitigar los posibles impactos ambientales adversos. Esto asegura una respuesta apropiada y eficaz ante tales situaciones.

Estos procedimientos documentados facilitan a la organización las herramientas necesarias para abordar emergencias ambientales y gestionar incidencias de menor magnitud de manera coherente, contribuyendo así a la prevención y reducción de los posibles impactos ambientales negativos. (Ver apartado [5.5. Seguridad ambiental](#)).

Uso sostenible de recursos

Adif utiliza diversos recursos esenciales para llevar a cabo sus actividades. Con el objetivo de promover buenas prácticas ambientales y respaldada por su Sistema de Gestión Ambiental, la entidad busca reducir al máximo posible el consumo de recursos necesarios para el desarrollo de sus actividades, con la intención de minimizar su impacto en el entorno. Los principales aspectos medioambientales para abordar incluyen el consumo de energía, agua, materiales, emisiones atmosféricas, contaminación del suelo, gestión de residuos y otros posibles impactos significativos.

**Los recursos destinados a protección medioambiental han sido de 32,96M€¹⁶⁴
(32,96M€ en 2022 y 58,01M€ en 2021)**

El resto de la información relativa a los **indicadores relacionados con el consumo de materiales** en operaciones de construcción¹⁶⁵, de los materiales reciclados¹⁶⁶ e **indicadores relacionados con el consumo del agua** se encuentra expuesta en el anexo en el [Anexo 4. Información ambiental](#).

Contaminación acústica

Uno de los objetivos de Adif de 2023 en cuanto a contaminación acústica es la identificación de problemáticas acústicas y la reducción de contaminación medioambiental por ruido y vibraciones, que repercuten en una mejora de la calidad de vida de las personas que viven en los entornos ferroviarios. Para ello se han tomado las siguientes medidas:

Medidas preventivas	<ul style="list-style-type: none"> - Estudios acústicos en fase de Obra y en fase de Explotación. - Revisión ambiental de proyectos en materia de acústica. - Redacción de la Norma Adif General NAG 4-0-0.1 “Metodología para Estudios Acústicos”, que será de aplicación para todos los estudios acústicos que se desarrollen como parte de los proyectos redactados en Adif y Adif Alta Velocidad. - Redacción de la Norma Adif General “Metodología para Estudios Vibratorios” que será de aplicación para todos los estudios vibratorios que se desarrollen como parte de los proyectos redactados en Adif y Adif Alta Velocidad. - Implantación del método común de evaluación de ruido ambiental CNOSSOS en la modelización del ruido producido por las circulaciones ferroviarias de ADIF y ADIF AV. - Colaboración con el MITERD en la revisión del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a
----------------------------	--

¹⁶⁴ Dato a cierre 2022. Última información disponible. La información relativa a 2023 se presentará en el primer semestre de 2024, en la Memoria Medioambiental de Adif.

¹⁶⁵ Contenido vinculado al indicador **GRI 301-1**: Materiales utilizados por peso o volumen

¹⁶⁶ Contenido vinculado al indicador **GRI 301-2**: Materiales reciclados consumidos

	zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
Medidas para reducción de las emisiones	<ul style="list-style-type: none"> - Redacción de los Mapas Estratégicos de Ruido de la Fase IV para detectar rebases de los Objetivos de Calidad Acústica. - Gestión de quejas y consultas en materia acústica. - Vigilancia ambiental en fase de obra en materia de acústica.
Medidas para reparación de las emisiones	<ul style="list-style-type: none"> - Ejecución de los Proyectos de Protecciones Acústicas resultantes de los planes de acción contra el ruido fases I y II. - Redacción de los Proyectos Constructivos de Protecciones Acústicas resultantes de los Planes de Acción contra el Ruido fase III. - Implantación de medidas para mitigar el ruido en las obras (pantallas temporales, encapsulamientos, etc.) - Construcción de pantallas acústicas en el entorno de las nuevas líneas o la modificación de las existentes

El impacto relacionado es la reducción del ruido y las vibraciones, lo que repercute en una mejora de la calidad de vida de las personas que residen en el entorno ferroviario

Los datos obtenidos en relación con la contaminación acústica son los que se recogen en la siguiente tabla:

Evolución de las quejas de carácter acústico de Adif

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2021	Ejercicio 2023
Reclamaciones propias de Adif	194	254	292

Contaminación de suelo

En 2023, una de las principales medidas ha sido la difusión a las áreas de la actividad el procedimiento “Gestión de Suelos Contaminados” y la instrucción técnica “Elaboración y presentación de Informes Preliminares de Situación / Informes de Situación (IPS / IS)”, documentos aprobados en 2022 que regulan las funciones y responsabilidades de Adif en el cumplimiento de la normativa de suelos contaminados, en particular, de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular; y con el fin último de garantizar la protección del suelo y de las aguas subterráneas y superficiales.

Ambos documentos están alineados con el Plan Estratégico 2030 de Adif y Adif AV, específicamente dentro del Pilar de Sostenibilidad y el Objetivo Estratégico 3, que se orienta hacia la recuperación de la naturaleza y la biodiversidad. Este objetivo se enmarca en el compromiso con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, destacando la contribución al ODS 15, centrado en la vida de ecosistemas terrestres. La meta específica es la 15.3, que busca combatir la desertificación, rehabilitar tierras y suelos degradados, incluyendo aquellas afectadas por la desertificación, sequías e inundaciones, con la aspiración de lograr un mundo con un efecto neutral en la degradación del suelo. En este periodo también se ha elaborado un Plan de Gestión de Suelos Contaminados 2023-2025, como herramienta estratégica de planificación y gestión de la remediación de suelos contaminados en las infraestructuras ferroviarias de Adif. El Plan tiene por objeto determinar los objetivos y la previsión de

actuaciones de estudio y diagnóstico ambiental, de descontaminación y de control ambiental de los suelos potencialmente contaminados en las infraestructuras ferroviarias de Adif, teniendo en cuenta su situación ambiental actual, la sensibilidad del entorno, las limitaciones por la actividad y otros condicionantes de la instalación o del medio y los requerimientos de los órganos competentes en medio ambiente, entre otros aspectos.

Durante el año 2023, se presentaron un total de 59 comunicaciones (en contraste con las 45 del año anterior) ante diversas administraciones públicas competentes en medio ambiente. Estas comunicaciones tuvieron como objetivo obtener la autorización necesaria para llevar a cabo acciones de descontaminación de suelos, así como para realizar labores de control y seguimiento ambiental en múltiples emplazamientos. Adicionalmente, se mantuvo un flujo constante de informes hacia dichas administraciones para mantenerlas al tanto del progreso y los resultados obtenidos en estas actuaciones.

Asimismo, en el mismo periodo, Adif recibió un total de 18 comunicaciones (en comparación con las 12 del año previo) por parte de diversas administraciones públicas con competencias en medio ambiente. Estas comunicaciones autorizaron o solicitaron a Adif llevar a cabo acciones relacionadas con la descontaminación de suelos, así como labores de control y seguimiento ambiental en diferentes lugares, además de requerir información adicional. Además, durante el año 2023, se estableció una colaboración fructífera con diversas universidades públicas, incluyendo la Universidad Politécnica de Madrid y la Universidad de Oviedo, así como con el Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología de Sevilla (IRNAS-CSIC), para llevar a cabo estudios de investigación sobre emanometría y biorremediación de suelos contaminados en varios emplazamientos de Adif.

En 2023, se han registrado 3 accidentes relacionados con la contaminación de suelo en Adif, (2 accidentes en 2022 y 3 en 2021)

La información relativa a los indicadores relacionados con la contaminación de suelos se encuentra expuesta en el [Anexo 4. Información ambiental](#).

Contaminación lumínica


En cuanto a contaminación lumínica, Adif se encuentra exenta tal y como se indica en la legislación específica identificada:

- ESTATAL: Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07.
- AUTONÓMICA: Únicamente existe desarrollo legislativo en 6 CCAA (Andalucía, Cantabria, Castilla y León, Cataluña, Extremadura y Navarra); así como un proyecto de ley en la Comunidad Valenciana.

En la normativa estatal, se indica expresamente que se excluyen de la aplicación las instalaciones y equipos de regulación de tráfico, así como otras instalaciones y equipos sujetos a reglamentación específica, como es el caso de las instalaciones ferroviarias (Ley del Sector Ferroviario: Ley 38/2015, modificada por la Ley 26/2022).

En la normativa autonómica también se indica expresamente la exención a instalaciones ferroviarias e instalaciones de alumbrado o señalización dispuestas para la ordenación y la seguridad del tráfico en todas sus modalidades.

7.2. Transición energética¹⁶⁷

Principales Hitos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Actualización de los Criterios Generales de Mantenimiento Preventivo de las diferentes subespecialidades de Energía (Línea Aérea de Contacto y Subestaciones) • Continuación con el desarrollo del Convenio entre Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A y Adif, para la progresiva sustitución de los frotadores de cobre por frotadores de carbono en los pantógrafos, habiendo completado hasta diciembre 2023 todos los vehículos de Cercanías y Media Distancia. • Compra del 100% de energía con Garantía de Origen (GdO) 100% de la energía eléctrica con certificados de Garantía de Origen (GdO) renovable. • Realización de las Auditorías Energéticas 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> • Electroclusiones de aves protegidas en las instalaciones de catenaria, especialmente en las de 3kV corriente continua. • Riesgos asociados a la variabilidad del coste de la electricidad. • Riesgos operativos asociados a la falla de suministro. • Riesgo asociado al incumplimiento de objetivos por la falta de certificados de Garantía de Origen. 	Contribución a los ODS:
		
Nuestros compromisos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Nuevo Convenio entre Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A y Adif, para la sustitución de los frotadores de cobre por frotadores de carbono en los pantógrafos en los trenes de Larga Distancia. • Ampliación de la normativa técnica de la especialidad de energía. • Ejecución del Plan Integral de Telemandos de Energía. Adjudicado el suministro del software base sobre el que se desarrollaran los nuevos sistemas SCADA de telemando a la empresa Schneider Electric. • Registro en la Plataforma del IDAE. • Respecto a las Auditorías Energéticas llevadas a cabo, realizar el seguimiento de las medidas propuestas enfocadas a la mejora de la eficiencia energética y la reducción de emisiones. 		

El área de energía en Adif se encarga del establecimiento de procedimientos de gobierno interno, con la participación en los equipos de normativa específica de energía, en la gestión de activos y en la elaboración de la documentación técnica de la especialidad de energía.

Tanto los Estudios de impacto ambiental como los Proyectos constructivos incorporan todas aquellas medidas necesarias para la preservación del entorno natural.

¹⁶⁷ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Sostenibilidad, Objetivo 1 (PSOS-OE1)**

En 2023 se han llevado a cabo los siguientes Proyectos Constructivos:

- - PC Línea de acometida entre SET Iberdrola Gandía y nueva Subestación Gandía Adif
- - Proyecto Constructivo de Renovación del Control Distribuido de la Subestación de Tracción de Silla
- - Proyecto constructivo de mejora de las protecciones contra choques eléctricos y descargas atmosféricas en la línea aérea de contacto del tramo Lleida – La Plana – Picamoixons – Roda de Barà y La Plana Picamoixons - Reus
- - Proyecto constructivo de mejora de las protecciones contra choques eléctricos y descargas atmosféricas en la línea aérea de contacto del tramo Manzanares – Ciudad Real – Puertollano
- - Puesta en servicio subestación móvil de Mamorana (nueva variante de Pajares)

Energía renovable y desarrollo de instalaciones fotovoltaicas para autoconsumo

La descarbonización y el impulso de las energías renovables constituyen uno de los pilares fundamentales del Plan de Lucha Contra el Cambio Climático. El propósito de esta estrategia es reemplazar los combustibles fósiles con alternativas menos contaminantes, promoviendo activamente el uso de fuentes de energía renovable. Se llevan a cabo diversas acciones, como la electrificación de tramos sin electrificar, la adquisición de energía eléctrica con certificados de Garantía de Origen (GdO) y diversas iniciativas destinadas a favorecer la transición modal hacia el ferrocarril, tales como la mejora de las conexiones con puertos y la implementación de autopistas ferroviarias, entre otras.

Respecto al **Plan de Autoconsumo energético de Adif y Adif AV**, con el objetivo de impulsar el despliegue de la generación de energía renovable en la infraestructura ferroviaria se han planificado la implantación de casi 50 instalaciones solares fotovoltaicas de autoconsumo, acogidas en las siguientes modalidades:

- **Autoconsumo sin excedentes:** En 2023 se iniciaron las obras adjudicadas el 18 de abril de 2022 para la instalación de 21 instalaciones solares fotovoltaicas de autoconsumo sin excedentes. Estas instalaciones suman una potencia total estimada cercana a 1,8 MW con una cobertura media de la energía consumida procedente del autoconsumo prevista superior al 13% en relación con el consumo total de las ubicaciones. La energía anual neta generada estará próxima a los 2,7 GWh y el aprovechamiento medio de la energía fotovoltaica generada en autoconsumo será superior al 99%.
- **Autoconsumo con excedentes:** el 1 de agosto de 2022 se adjudicó la ejecución de las obras, operación y mantenimiento de las 25 instalaciones solares fotovoltaicas acogidas a la modalidad de autoconsumo con excedente, encontrándose a finales de año en proceso de redacción de los proyectos constructivos. Estas instalaciones suman una potencia total instalada de 6,1 MW, con una cobertura media de la energía consumida procedente del autoconsumo prevista del 27,4%, en relación con el consumo total de las ubicaciones. La energía neta anual generada será superior a los 9 GWh y un aprovechamiento promedio de la energía fotovoltaica generada en autoconsumo que alcanzará el 85%.
- **Autoconsumo en grandes superficies:** en julio de 2022 se adjudicó la instalación de paneles solares fotovoltaicos de gran superficie en Miraflores con una potencia de 15

MW; además, se prevé la instalación de la planta solar fotovoltaica de Alcázar de San Juan con 4MW de potencia.

Ferrolineras e implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos en estaciones de Adif y Adif AV

Los trabajos se enmarcan con el objetivo de impulsar el despliegue de la infraestructura de recarga de vehículo eléctrico mediante la instalación de puntos de recarga en los aparcamientos ubicados en las estaciones de viajeros. Estos trabajos, incluidos dentro del Proyecto Ecomilla, consisten en el suministro e instalación, legalización y operación y mantenimiento de 1.079 puntos de recarga de vehículos eléctricos en los aparcamientos de 80 estaciones de Adif y Adif AV.

Eficiencia energética

La eficiencia energética constituye otro eje clave en el desarrollo del Plan de Lucha contra el Cambio Climático mencionado previamente. Esta iniciativa tiene como objetivo principal mejorar la eficiencia energética del sistema ferroviario en diversos usos, tanto en tracción como en otros fines, con la finalidad de reducir los consumos energéticos. Se llevan a cabo acciones que abarcan desde la optimización de la iluminación hasta la modernización de equipos de climatización y agua caliente sanitaria (ACS), así como la implementación de subestaciones reversibles entre otras medidas.

Cada 4 años, conforme al Real Decreto 256/2016, modificado por Real Decreto 390/2021, se deben realizar Auditorías Energéticas. En 2023, finalizada la segunda edición, se ha auditado un 86,1% del consumo total de energía por parte de Adif. Además del cumplimiento normativo, el objetivo de estas auditorías para Adif y Adif AV es obtener un mapa de consumos detallado y la identificación de posibles actuaciones de ahorro energético a desarrollar en próximos años y que, en consecuencia, contribuyen a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

A lo largo de los próximos años se irán adoptando las medidas propuestas en dichas auditorías enfocadas a renovación de flota de vehículos, reducción de tiempo de uso de gasóleos, sustitución de luminarias a LED, instalaciones solares fotovoltaicas, sustitución de equipos climatizadores, sistemas de control energético, instalación de variadores de frecuencia y reducción del volumen climatizado con la instalación de cortinas de aire.


En lo que respecta al suministro de energía eléctrica, desde 2019 Adif apuesta por la Compra de Energía Eléctrica Verde con Certificado de Garantía de Origen (GdO)

La información relativa a los **indicadores relacionados con el consumo de energía** se encuentra expuesta en el [Anexo 4. Información ambiental](#) en el que se refleja el consumo proveniente de fuente de energía primaria, el consumo de energías renovables¹⁶⁸ y la intensidad energética¹⁶⁹.

¹⁶⁸ Contenido vinculado al indicador **GRI 302-1**: Consumo energético dentro de la organización

¹⁶⁹ Contenido vinculado al indicador **GRI 302-3**: Intensidad energética

7.3. Lucha contra el cambio climático¹⁷⁰

Principales Hitos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Coordinación y seguimiento del Plan de Lucha Contra el Cambio Climático 2018-2030 de Adif y Adif-AV • La coordinación de los Estudios de Adaptación a los efectos adversos del cambio climático de toda la red ferroviaria. 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> • Adaptación de las infraestructuras ferroviarias a los efectos adversos del cambio climático • Riesgo financiero: Pérdida de financiación por incumplimiento de condiciones asociadas al aseguramiento de la adaptación a los efectos climáticos adversos: fondos comunitarios (FEDER, MRR, ...). 	Contribución a los ODS:
		
Nuestros compromisos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Actualizar el Plan de Lucha contra el Cambio Climático (PLCCC) utilizando las directrices y metodología de cálculo de los objetivos basados en la ciencia, Science Based of Target initiative (SBTi). • Registro de la Huella de Carbono de Adif y Adif-AV en el MITERD y calcular el alcance 3 de nuestra huella. • Aprobación de una Política de Sostenibilidad para Adif y Adif-AV. • Coordinación de la elaboración de los Estudios que analicen la adaptación a los efectos adversos del cambio climático de toda la red ferroviaria y seguimiento del riesgo de adaptación a los efectos adversos del cambio climático a través de KPIs. 		

Plan de lucha contra el cambio climático 2018-2030

Dentro del Plan Estratégico 2030 de Adif y Adif AV, el compromiso climático está recogido en el Objetivo estratégico “Luchar contra los efectos del cambio climático” como una estrategia empresarial prioritaria, con el objetivo declarado de contribuir al desarrollo de un modo de transporte respetuoso con el medio ambiente que haga un uso responsable de los escasos recursos.

El Plan de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030 (también indicado como PLCCC) es, por tanto, una iniciativa estratégica de Adif y Adif AV. Existe un Comité de Seguimiento del PLCCC, cuya tarea es el seguimiento trimestral para actualizar los dos KPI de la empresa: "Reducción de emisiones de GEI" (tCO_{2eq} evitadas) y "Mejora de la eficiencia energética" (GWh_{eq} ahorrados). Los resultados de este seguimiento se comunican al Comité de Dirección tanto de Adif y Adif AV.

Los proyectos principales que Adif y Adif AV están desarrollando y que se han incorporado en el borrador de la nueva versión del Plan de Lucha Contra el Cambio Climático son los siguientes: el Plan de Autoconsumo energético (instalación de paneles solares fotovoltaicos de autoconsumo con y sin excedentes), la instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos, la implantación de ferrolineras, sustitución de calderas de gasóleo C por tecnología menos contaminantes y Directrices energéticas, entre otros. Adicionalmente, también se han

¹⁷⁰ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Sostenibilidad, Objetivo 2 (PSOS-OE2) y Objetivo 4 (PSOS-OE4)**

incorporado al borrador en el año 2023 las medidas urgentes de eficiencia y ahorro energético y los objetivos de cálculo de la huella de carbono de alcance 3.

En 2021 se identifica e incluye a nivel del Mapa de Riesgos de Adif y Adif AV un riesgo climático relativo a la Adaptación de las infraestructuras ferroviarias a los efectos adversos del cambio climático.

El aumento de la frecuencia y severidad de los eventos climatológicos extremos como consecuencia del Cambio Climático ponen en riesgo la integridad tanto de la infraestructura ferroviaria como del servicio ferroviario prestado. Por ello, debe asegurarse una adecuada resiliencia de las infraestructuras existentes, así como de las nuevas infraestructuras que se tiene previsto construir y poner en servicio. Adicionalmente, la obtención de financiación vía fondos comunitarios, bonos verdes, etc. está condicionada al aseguramiento de la adaptación a los efectos adversos del cambio climático, de manera que la gestión de este riesgo también supone una oportunidad para poder acceder a fondos/ayudas y para poder atraer inversiones. Asimismo, la falta de dicha adaptación pone en peligro el cumplimiento de los objetivos fijados a nivel estratégico e institucional y puede tener impacto a nivel reputacional.

En la definición de dicho riesgo se han incluido varios planes de acción para mejorar su control y minimizar su impacto en las entidades, entre los que destacan:

- La elaboración de los Estudios globales de Adaptación a los efectos adversos del cambio climático de toda la Red Ferroviaria. A través de los resultados de estos Estudios se elaborarán e implantarán Planes de Adaptación en cada una de las líneas, con el objetivo de establecer en cada caso las medidas que sean necesarias para adaptarse a las consecuencias de los efectos del cambio climático y así poder mejorar la resiliencia de las infraestructuras.
- El avance en la implantación de las Recomendaciones del Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) del Financial Stability Board (FSB) sobre la divulgación de información financiera relacionada con los riesgos y oportunidades asociadas al cambio climático. Se va a estudiar su aplicación en los Informes de Gestión de Adif y Adif AV especialmente en cuanto a lo que la Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética establece en su artículo 32.
- El estudio y aplicación de nuevas herramientas de analítica de datos para profundizar la información relativa a eventos meteorológicos, con el objetivo de suministrar datos para los indicadores de riesgos y servir de apoyo a la elaboración de los Estudios de Adaptación al Cambio Climático.
- La evaluación y actualización de los planes de contingencia o procedimientos de actuación ante emergencias ambientales que deberá contemplar un apartado relativo a los efectos adversos derivados del cambio climático que pudieran existir a ese respecto. De esta manera, se asegura que la evaluación del cambio climático se ha tenido en cuenta para la definición de la metodología de actuación en caso de emergencias o incidencias ambientales, especialmente aquellas relacionadas con episodios climáticos.
- La evaluación de la vulnerabilidad de las infraestructuras existentes a fenómenos adversos derivados del cambio climático a través de la identificación de zonas potencialmente inundables. Se identifican los tramos de vía potencialmente inundables mediante la elaboración de mapas que muestran una clasificación preliminar del riesgo potencial de inundación de cada zona identificada.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN DEL PLAN DE LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

- ✓ Gestión de la energía.
- ✓ Eficiencia Energética.
- ✓ Descarbonización y energías renovables.
- ✓ Mejora de la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias.
- ✓ Cultura y sensibilización.

El Plan de Lucha Contra el Cambio Climático de Adif establece objetivos de reducción del consumo energético y de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) fijando metas específicas para los años 2025 y 2030

El aumento de la frecuencia y severidad de los eventos climatológicos extremos como consecuencia del cambio climático ponen en riesgo la integridad tanto de la infraestructura ferroviaria como del servicio ferroviario prestado. Por ello, debe asegurarse una adecuada resiliencia de las infraestructuras existentes, así como de las nuevas que se tiene previsto construir y poner en servicio.

Adicionalmente, la obtención de cierta financiación como, por ejemplo, a través de fondos comunitarios, está condicionada al aseguramiento de la adaptación a los efectos adversos del cambio climático, de manera que la gestión de este riesgo también supone una oportunidad para poder acceder a fondos/ayudas y para poder atraer inversiones.

Dentro del Plan de Lucha contra el Cambio Climático destacan proyectos como las subestaciones reversibles, las electrificaciones o el Proyecto Ecomilla, que fomenta la transferencia modal hacia el ferrocarril y contribuye a una movilidad urbana más sostenible

El Plan de Lucha Contra el Cambio Climático está formado por el ámbito de la mitigación, la mejora de la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias y la cultura y sensibilización en cambio climático. Dentro del **ámbito de la mitigación**, existen tres líneas de actuación constituidas por diversos proyectos que generan reducción del consumo energético y de las emisiones de gases de efecto invernadero. Las iniciativas claves son las siguientes:

- **Gestión de la energía:** Esta línea incluye iniciativas encaminadas a mejorar la gestión actual de los consumos energéticos gracias a un mayor conocimiento de los mismos. Se incluyen, por tanto, proyectos relativos al desarrollo de redes inteligentes, la instalación de sistemas telemáticos de medición y control o la implantación de medidas de gestión como, por ejemplo, la realización de las auditorías energéticas.
- **Eficiencia energética:** Con esta línea se busca mejorar la eficiencia energética del sistema ferroviario, tanto para usos distintos de tracción como para usos de tracción y reducir así los consumos energéticos. Se incluyen actuaciones encaminadas a la mejora de la iluminación, la renovación de equipos de climatización y ACS o las subestaciones reversibles, entre otros.

- **Descarbonización y energías renovables:** El objetivo de esta línea es sustituir los combustibles fósiles por otros alternativos menos contaminantes, fomentando el uso de las energías renovables. Se incluyen actuaciones como las electrificaciones de tramos sin electrificar, la compra de energía eléctrica con certificados GdO o todas las iniciativas para fomentar el cambio modal hacia el ferrocarril, como la mejora de las conexiones con los puertos, autopistas ferroviarias, etc.

Gracias a las actuaciones de Adif y Adif AV reflejadas en el Plan de Lucha contra el Cambio Climático, se ha estimado que la reducción de emisiones acumulada al sistema ferroviario en 2030 será de 777 ktCO_{2eq} (por las medidas implementadas) y de 3.700 ktCO_{2eq} (por la compra de energía verde con GdO). En el caso particular de Adif, contribuirá a la reducción de emisiones acumuladas con 513 ktCO_{2eq} (por las medidas implementadas) y 2.300 ktCO_{2eq} (por la compra de energía verde con GdO).

Si se tiene en cuenta el cambio modal, la reducción acumulada de emisiones de ambas entidades para 2030 se estima en más de 8.400 ktCO_{2eq}.

En 2023 la energía eléctrica comprada con Garantía de Origen (GdO) supone el 72,4% (69,6% en 2022 y 66,6% en 2021) del consumo total de energía

Se ha desarrollado una herramienta informática de Directrices energéticas para que, a la hora de diseñar una reforma o una nueva instalación, edificio o estación, se utilicen medidas de ahorro energético estandarizadas para todo Adif y Adif AV y se puedan evaluar los resultados de su posible aplicación.

Se está elaborando un **Catálogo de Compra Pública Responsable (social y ambiental)**. Dentro de este catálogo se incluirán requisitos para fomentar que los proveedores dispongan medidas que contribuyan a la lucha contra el cambio climático y minimicen su huella de carbono para las actividades contratadas, como por ejemplo el uso de vehículos no contaminantes (etiqueta cero o eco), procesos productivos con bajas emisiones y/o criterios de eficiencia energética en proyectos de edificación (estaciones), entre otros. Adif y Adif AV incluirán los criterios definidos en sus Pliegos de Cláusulas Administrativas.

En el 2023 se ha estado trabajando en un pliego genérico, en el que los proyectos de nueva construcción, así como en los proyectos de reforma o rehabilitación, del ámbito de estaciones, se incluirá la justificación del cumplimiento “Ahorro de Energía”, en todos sus apartados. En la justificación, se incluirán las fichas de cumplimiento de limitación de la demanda energética, ya sean las relativas a la opción de cálculo simplificado o las de la opción general, obtenidas mediante el programa informático de referencia del consumo de Energía, Consumo y Turismo (Herramienta Unificada). Se incluirá así mismo la relación de materiales que conforman cada cerramiento y las características de estos, usadas en los cálculos.

En aplicación del RD 235/2013, de 5 de abril, por el que se aprueba el procedimiento básico para la certificación de la eficiencia energética de los edificios y para el caso de proyectos de nueva construcción, se incluirá el “certificado de eficiencia energética del proyecto”, suscrito por el proyectista como resultado del proceso de certificación que contiene información sobre las características energéticas y la calificación de eficiencia energética del proyecto de ejecución. En el caso de proyectos de adecuación de edificios ya existentes, se incluirá el “certificado de

eficiencia energética del edificio”, actualizando los apartados del mismo que se vean modificados por las actuaciones objeto del proyecto.

Este anejo y su contenido deben dar cumplimiento al Real Decreto 390/2021 de 1 de junio, por el que se aprueba el procedimiento básico para la certificación de la eficiencia energética de los edificios, debiendo obtener la etiqueta de la certificación de eficiencia energética de proyecto para incorporarla al anejo del proyecto.

En las instalaciones de alumbrado exterior, se justificará el cumplimiento del RD 1890/2008 de 14 de noviembre, sobre la eficiencia energética de las mismas, así como su calificación energética en función de su índice de eficiencia energética.

Como novedad, destacar que en el Pliego del proyecto de construcción de la nueva estación Madrid-Chamartín se incluyó un Anexo con los Criterios de Sostenibilidad a desarrollar en una Estrategia de Sostenibilidad que presentará el adjudicatario y que sirve de referencia para la redacción de los proyectos asociados a dicho contrato. En dicho pliego se establecen criterios de eficiencia energética tales como:

- Asegurar un suministro de energía para autoconsumo proveniente de fuentes renovables, ello en la mayor proporción posible respecto al total de energía consumida.
- Adquisición de la compra de energía eléctrica con certificados de Garantía de Origen Renovable (GdO).
- Análisis de la posibilidad de aprovechamiento de la energía térmica residual, así como de la conexión con redes térmicas de distrito o redes eléctricas inteligentes.
- Empleo de las tecnologías más eficientes en iluminación (interior y exterior), climatización, ACS, etc., que optimicen el consumo de energía y reduzcan la frecuencia de su mantenimiento o renovación.

En 2023, Adif ha reducido la intensidad energética final y primaria en un 7,4% y 5,7%, respectivamente, en comparación con el año anterior

Iniciativas y metas en el ámbito de la adaptación del Cambio Climático

Dentro del riesgo de adaptación a los efectos adversos del cambio climático (ADAP), se encuentran los siguientes **indicadores de riesgo, KRIs**: el gasto por obras de emergencia a consecuencia de eventos meteorológicos, incidencia de la climatología en la fiabilidad (Red Convencional) y la incidencia de la climatología en la disponibilidad (Red Convencional).

En cuanto a medidas de adaptación frente al cambio climático, los **principales Planes de Acción** definidos son:

- La elaboración y aplicación de la Metodología para el Análisis del riesgo y vulnerabilidad a los efectos del cambio climático en proyectos.
- La elaboración de Estudios globales de Adaptación al Cambio Climático en toda la red ferroviaria.
- Análisis de incidencias en la red por fenómenos meteorológicos.
- La participación en el Plan de Trabajo 2021-2025 del sector transporte para lograr los objetivos del PNACC.

- El desarrollo del proyecto SmanSlope que consiste en el suministro, instalación y desinstalación de un sistema de detección de desprendimiento de rocas en trincheras basado en la tecnología DAS.
- La aplicación de las recomendaciones del TCFD sobre la divulgación de información financiera relacionada con los riesgos y oportunidades asociadas al cambio climático.

Adhesión de Adif /Adif AV al Compromiso de Responsabilidad Climática 2019 de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC)

El desarrollo del Plan de Lucha contra el Cambio Climático se alinea con el fin último de conseguir ser neutros en carbono en 2050, objetivo que Adif AV ha adquirido con la adhesión de Compromiso de Responsabilidad Climática 2019 de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC).

La información relativa a los **indicadores relacionados con la eficiencia energética** se encuentra expuesta en el [Anexo 4. Información ambiental](#).

El consumo energético ahorrado desde 2009 corresponde a 69,69 GWh_{eq}/año, lo que corresponde a 11.675 tCO_{2eq}/año evitadas por acciones de eficiencia energética y descarbonización

Adif cumple con la normativa vigente que establece los parámetros en materia de emisiones a la atmósfera.

Las emisiones GEI generadas por la actividad de Adif son emisiones indirectas (originadas en la generación de la energía eléctrica que consume) y emisiones directas (procedentes del consumo de las calderas de gasóleo y gas natural, del material motor de tracción y la maquinaria utilizada y aquellas de la flota de vehículos).

Estas emisiones son monitorizadas mediante el cálculo de la huella de carbono, herramienta que permite conocer las emisiones GEI asociadas a las actividades desarrolladas por una organización.

En 2023, la meta de emisiones GEI evitadas es de 10.081 tCO_{2eq}/año. La meta establecida de ahorro energético es de 62.49 GWh_{eq}/año

La información relativa a los indicadores relacionados con la Huella de Carbono y la reducción de emisiones GEI (tCO_{2eq}/año) se encuentra expuesta en el [Anexo 4. Información ambiental](#).



7.4. Protección de la biodiversidad^{171 172}

Principales Hitos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Trabajos de diagnóstico del estado de conservación de la Tortuga Mora y bases para su recuperación. • Colaboración con el Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico en la elaboración del Plan Nacional de Desfragmentación de hábitats. • Definición de métricas para determinar la afección sobre el entorno y la biodiversidad. • Desarrollo de un documento recopilatorio de metodologías para realizar estudios de fauna de campo durante la ejecución de obras. • Publicación de la Norma Adif Electrificación NAE 121 “Medidas para la protección de la avifauna en la Línea Área de Contacto” • Desarrollo de la Instrucción técnica de Gestión de Electroclusiones de la Avifauna en la Línea Aérea de Contacto. • Elaboración de los documentos de parada biológica por cada obra. • Análisis para determinar la afección por arrollamientos sobre especies animales a partir de la herramienta GIFO en la provincia de Barcelona 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> • Riesgos operativos: Paradas del servicio por afecciones asociadas a la electrocución de avifauna con la Línea Aérea de contacto. 	Contribución a los ODS:
Nuestros compromisos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Trabajos de diagnóstico del estado y conservación de la Tortuga Mora y bases para su recuperación en la Provincia de Almería. • Elaboración de una Guía Metodológica para la estimación del riesgo de colisión y electrocución de la avifauna con la Línea Área de Contacto de la Infraestructura ferroviaria. • Análisis de los resultados obtenidos en la ficha “antimortalidad” elaborada para la recogida sistemática de medidas en obra con el objetivo de minimizar el riesgo de mortalidad de la fauna. 		

¹⁷¹ Contenido vinculado al indicador **GRI 304: Biodiversidad**

¹⁷² Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Sostenibilidad, Objetivo 3 (PSOS-OE3)**

Adif garantiza el cumplimiento de **medidas protectoras y correctoras** para lograr la integración ambiental y paisajística adecuada de la infraestructura dentro del marco del Sistema de Gestión Integrado. Se informa sobre la gestión realizada mediante un sistema de indicadores de integración ambiental y el cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), tanto en la fase de diseño y construcción como en el seguimiento posterior a la recepción.

En conformidad con la legislación vigente en el país, todas las Obras se someten al **procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental**, que asegura la prevención adecuada de impactos ambientales específicos y establece mecanismos eficaces de corrección o compensación. Se presta especial atención a los impactos en la biodiversidad, incluyendo especies singulares de flora y fauna, hábitats de interés especial y espacios naturales protegidos.

Este procedimiento culmina con la formulación de la correspondiente **Declaración de Impacto Ambiental**, que determina la idoneidad ambiental del proyecto y, en caso afirmativo, establece las condiciones para su ejecución, corrección o compensación de los impactos identificados.

Todos los tramos de obras cuentan con un **Director Ambiental de Obra (DAO)** designado por Adif, encargado de garantizar el cumplimiento de las disposiciones de la Declaración de Impacto Ambiental, el respeto a la legislación ambiental y la implementación de medidas de integración ambiental delineadas en los proyectos constructivos correspondientes.

En áreas de especial valor ambiental, esta labor puede respaldarse con la creación de **Comisiones Mixtas de Seguimiento y Control Ambiental de las Obras**, integradas por representantes de organismos nacionales, autonómicos y, en algunos casos, locales (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico).

Una vez establecidos los condicionantes ambientales para cada tramo, Adif tiene las competencias delegadas por la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para la redacción y aprobación de los Proyectos Constructivos, así como la responsabilidad de construcción y explotación.

Identificación de áreas prioritarias de biodiversidad

Para la identificación de **áreas singulares para la fauna y flora** se utiliza como referencia el documento: "Identificación de áreas prioritarias para la biodiversidad para estudios y obras".

Complementariamente se utilizan herramientas informáticas de visualización geográfica y del terreno como ArcGIS Web Application en la que, además de delimitar los límites de la **Red Natura 2000**, se incluye un enlace al plan de gestión de cada espacio.

La identificación de las áreas prioritarias de biodiversidad en fase de proyecto se desarrolla a través del conocimiento y acceso a la IDE del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico. De forma particularizada en el caso de la Red Natura 2000, cada Comunidad autónoma dispone de información particularizada sobre la gestión de estos espacios.

Una vez identificadas esas zonas, en base a lo establecido en la Norma ADIF General "**Índice tipo y contenido del anejo de integración ambiental de proyectos**" (**NAG 3-0-1.0**) se realiza una descripción de los espacios naturales protegidos y otros espacios de interés (Red Natura 2000, Espacios Naturales Protegidos, Hábitats de Interés Prioritario, etc.), con el objetivo de identificar

aquellos potencialmente afectados por la ejecución del mismo y establecer medidas específicas que garanticen su protección.

Posteriormente, atendiendo al análisis ambiental realizado, se lleva a cabo una **Clasificación del Territorio** a efectos de localización de elementos auxiliares temporales y permanentes. Se recomienda el uso de 3 categorías: **zonas excluidas, zonas restringidas y zonas admisibles**.

La categoría de **zonas excluidas** comprende las zonas de mayor calidad y fragilidad ambiental (espacios naturales protegidos, catalogados, inventariados o propuestos para su protección, hábitats naturales de interés comunitario, los biotopos singulares o de interés para la adecuada conservación de fauna sensible o significativa, las formaciones de vegetación singular, etc.). En estas zonas se prohíbe la localización de cualquier tipo de instalaciones temporales o permanentes, acopios de materiales, viario o instalación al servicio de las obras, salvo aquellos que resultaran de inexcusable realización para la ejecución de las obras, lo cual deberá ser debidamente justificado ante el Director Ambiental de la Obra y autorizado por el mismo, contando además con las preceptivas autorizaciones del organismo competente.

A nivel de obra, se obliga al contratista a elaborar un **Plan de Gestión Ambiental** siguiendo los criterios de la Instrucción Técnica IT-109-004 de la Entidad, donde se incluye la obligación de incluir un análisis de la clasificación ambiental del territorio en las tres categorías indicadas anteriormente. Además, en dicho Plan, se deberán incluir las restricciones espaciales y temporales a considerar durante la ejecución de la obra que aseguren una mínima afección a la biodiversidad.

Una vez comenzada la obra se lleva a cabo un seguimiento de las medidas definidas en el proyecto y en el Plan de Gestión, con especial énfasis en las zonas adscritas a la Red Natura 2000.

Mejores prácticas para la mitigación de impactos en la fase de diseño, construcción y explotación

La Entidad tiene establecida una serie de prácticas de mitigación que se basan en la **prevención** de impactos, la **corrección** y la **compensación**. Esta jerarquía de prácticas se materializa a lo largo de las fases de planificación, diseño, construcción y explotación.

- **Planificación:** En esta fase se lleva a cabo un Estudio Informativo en el que se incluye el Estudio de Impacto Ambiental, realizado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, quedando fuera de las labores de la Entidad.
- **Diseño:** La Entidad aplica la Guía de Prescripciones ambientales para Proyectos de Construcción, en la que se incluyen una serie de prescripciones para el diseño de las medidas de prevención, mitigación y compensación. Además, establece una serie de criterios de clasificación del territorio para asegurar que los elementos auxiliares de la obra se ubican en las zonas con menor valor ambiental.
- **Construcción:** Las medidas recogidas en la fase anterior son desarrolladas por el contratista en el Plan de Gestión Ambiental de la obra. Además, deberá cumplimentar un Diario Ambiental de Obra donde se incluye el marco de control de las medidas ejecutadas. Adicionalmente, el desempeño ambiental es supervisado por un Director Ambiental de Obra que verifica el cumplimiento de la DIA, la normativa y la ejecución de las acciones a realizar. Periódicamente se elaboran informes detallando el desempeño que pueden

verse complementados por informes de carácter especial que se centran o focalizan en elementos del medio concreto.

Fruto de la labor de seguimiento y de cara a contribuir en la aplicación de buenas prácticas, se elaboran catálogos de medidas de protección para que sirvan como referencia en el diseño y aplicación de las medidas. Algunos de los documentos más destacados son el Catálogo de medidas preventivas para la protección del medio hídrico, y el Catálogo de medidas de protección contra el ruido en fase de construcción.

- **Explotación:** Durante las labores de explotación se lleva a cabo un seguimiento para determinar la efectividad de las medidas implementadas y la detección de impactos no previstos.

Estas acciones se materializan en diferentes informes y contribuyen de forma determinante a la definición y diseño de medidas preventivas y correctoras en fase de proyecto, así como a la implementación en obra de las medidas de prevención y mitigación más eficaces. Entre este tipo de informes destacan los **Informes sobre el Estado y Eficacia de las Medidas Correctoras en obras Recepcionadas**.

Por último, cabe indicar que las **medidas compensatorias** se relegan a situaciones en las que los impactos no pueden ser ni evitados ni corregidos de forma adecuada. En general estas valoraciones suelen realizarse en fase de planificación, durante la tramitación ambiental del Estudio Informativo, quedando plasmada su necesidad en las Declaraciones de Impacto Ambiental de aplicación.

Otras **acciones para evitar o minimizar la afección sobre el entorno y la biodiversidad** llevadas a cabo son las siguientes:

I. Durante la fase de explotación.

De cara a mitigar el efecto barrera Adif está colaborando con el MITERD en la elaboración del **Plan Nacional de Desfragmentación de Infraestructuras lineales**, en el que se han analizado las estructuras que se ubican en una serie de parcelas identificadas por dicho ministerio.

Por otro lado, está llevando un registro de los incidentes con especies de avifauna, en el que se incluye un análisis de las especies siniestradas inducidas por la infraestructura de la entidad, en base a la Instrucción Técnica ADIF-IT-301-001-LAC-20 elaborada por la Subdirección de Medio Ambiente.

En el caso de los arrollamientos se están analizando las posibilidades de uso y funcionalidades que puede ofrecer la herramienta GIFO para obtener datos que faciliten la toma de medidas preventivas. Actualmente se está llevando a cabo una experiencia piloto de análisis de datos sobre incidencias en la provincia de Barcelona entre 2016 y 2020.

II. Durante la ejecución de obras de mantenimiento.

La redacción de los proyectos de obras está sujeta en este tipo de espacios a una evaluación de las repercusiones sobre los espacios y las especies presentes en estas zonas de gran valor para la biodiversidad. Fruto de dicha evaluación se desarrollan las medidas preventivas, correctoras y en su caso compensatorias que contribuyan a compatibilizar el desarrollo de las obras con la conservación de la biodiversidad.

Posteriormente, durante la fase de obra, la vigilancia ambiental de las mismas asegura la aplicación de las medidas implantadas y su efectividad. Es muy frecuente que de forma previa al comienzo de la obra se realicen prospecciones de fauna y/o flora en el que se trate de identificar la existencia de especies de interés en el ámbito de afección de la obra. En caso de que se detecten este tipo de especies se articulan, en coordinación con la consejería competente, las medidas más adecuadas para asegurar una mínima afección. Para la realización de este tipo de prospecciones, Adif ha desarrollado unas guías que contienen las metodologías recomendadas para abordar estos trabajos.

Durante 2023 la Entidad ha desarrollado dos documentos relativos a la **definición de medidas de protección de la Avifauna** frente a casos de electrocución:

- **Norma Adif Electrificación NAE 121 “Medidas para la protección de la avifauna en la Línea Área de Contacto”**: cuyo objeto es establecer una metodología para analizar los riesgos y proponer distintas medidas y actuaciones para la protección de la avifauna en la línea área de contacto tanto de corriente alterna como de corriente continua. Esta norma es de aplicación para todos los proyectos que incluyan renovaciones integrales de la catenaria así como nuevas electrificaciones. En el documento se desarrollan una serie de soluciones técnicas para proteger la avifauna de la electrocución y la colisión con los cables desnudos.
- **Instrucción Técnica ADIF-IT-301-001-LAC-20 Gestión de Electroclusiones de la Avifauna en la Línea Aérea de Contacto**: El objetivo de ésta consiste en describir las actuaciones de corrección de la catenaria cuando se produce un suceso de electrocución de alguna especie de avifauna de tal forma que no se vuelva a producir. El ámbito de actuación (corrección) se calcula teniendo en cuenta el grado de protección de la especie implicada en el suceso y su dominio vital.

Los principales impactos que produce la actividad de Adif son la ocupación del suelo, el incremento de los niveles de ruido y en menor medida el riesgo de colisión con la avifauna y fragmentación de hábitats. Para reducir estos impactos se adoptan medidas correctoras como la ejecución de pasos de fauna.

En ocasiones, de manera complementaria a la mitigación, se ejecutan **medidas compensatorias**, ejemplo de ello son:

- Colaboración en la implantación de pantallas acústicas para minimizar la afección por colisión de las pantallas trasparentes sobre la avifauna. Elaboración de un Catálogo de medidas preventivas del medio hídrico (superficial y subterráneo) para su aplicación en la construcción de la infraestructura.

Colaboración en la implantación de estructuras metálicas para minimizar la afección por atrapamiento de los postes de catenaria sobre la avifauna. La información relativa a los **indicadores relacionados con la Biodiversidad** se encuentra expuesta en el [Anexo 4. Información ambiental](#). Asimismo, en [Capítulo 7. Más Sostenibles](#) se detalla la gestión ambiental y las acciones contra el cambio climático y protección de la biodiversidad llevadas a cabo por la Entidad.

Protección ambiental: Catálogo para erradicar especies invasoras

Adif, en su compromiso ambiental, impulsa la integración ambiental de ferrocarril manteniendo el máximo respeto hacia los espacios naturales, protegiendo la biodiversidad, los ecosistemas locales y autóctonos. Por eso, entre otros aspectos de importancia está el de conservar las especies autóctonas y especialmente las endémicas, las cuales se pueden ver directamente atacadas por otras especies invasoras.

Durante 2023 se han llevado a cabo acciones de seguimiento y evaluación de cada uno de los distintos tratamientos a lo largo de las visitas de obra mediante la cumplimentación de fichas de caracterización y de seguimiento para comprobar si existen rebrotes en las zonas de actuación.

Actualmente se finalizaron la fase 1, relativa a la recopilación bibliográfica de estrategias, planes de actuación y medidas y recomendaciones, y la fase 2, sobre la caracterización de los tratamientos ejecutados en obra.

Se ha recopilado la información de los tratamientos efectuados en aquellas obras con seguimiento ambiental en las que se ha llevado a cabo la erradicación de especies invasoras, mediante la cumplimentación de fichas de caracterización. Las especies sobre las que se dispone de información son el Alianto (*Ailanthus altissima*), el arbusto de las Mariposas (*Buddleja davidii*) y el Plumero de la Pampa (*Cortaderia Selloana*).


Compromisos en materia de biodiversidad

Adif cuentan con expertos para la realización de buena parte de sus actuaciones en materia de protección de la biodiversidad, incluyendo a un asesor experto en materia de fauna (con más de 8 años de experiencia) en la asistencia técnica para la integración ambiental de los proyectos y de las obras encomendadas a Adif.

Actuaciones llevadas a cabo por Adif en el ámbito de la conservación de la biodiversidad:

- Trabajos de **diagnóstico del estado y conservación de la Tortuga Mora** y bases para su recuperación en la provincia de Almería”: Junto a la Universidad Miguel Hernández de Elche se está llevando a cabo un estudio de su conservación en ecosistemas semiáridos.
- Participación en el “Grupo de Fragmentación de Hábitats Causada por infraestructuras de Transporte”, que promueve el trabajo conjunto entre administraciones, órganos ambientales y la comunidad científica para la implementación de medidas que eviten o corrijan las principales afecciones de las infraestructuras de transporte sobre la fauna.
- **Programa BISON** (*Biodiversity and Infrastructure Synergies and Opportunities for European Transport Networks*) es un programa europeo que pretende aumentar el conocimiento práctico en la aplicación y efectividad de las medidas de mitigación sobre la biodiversidad.
- **Programa ITTECOP** (*Programme Infrastructures de Transports, territoires, ecosystemes et paysages*) es un programa desarrollado por el Ministerio de Medio Ambiente de la Republica de Francia, que se centra en la efectividad de los dispositivos de escape para fauna.
- **Participación** en el **proyecto ECOV4R** (*Ecosystem Valuation for Railways*), liderado por la UIC, y en el que participan técnicos de 10 países. Su objetivo es desarrollar una metodología para la valoración de servicios ecosistémicos asociados a la infraestructura ferroviaria

7.5. Economía circular

Principales Hitos:		
<ul style="list-style-type: none"> Colaboración de la Entidad en la actualización de dos medidas incluidas en el I Plan de Acción de Economía Circular y contribución a cuatro de las seis iniciativas recogidas en el Plan, de cara al desarrollo del II Plan de Acción de Economía Circular 2024-2025. Elaboración del Catálogo de criterios ambientales y sociales para la contratación en el que se incluyen cláusulas relacionadas con la Economía Circular. 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> Riesgo financiero: Pérdida de financiación por incumplimiento de condiciones específicas. Por ejemplo, incumplimiento del Principio de DNSH relativo al Objetivo ambiental sobre Economía Circular, establecido en los Fondos NextGen – MRR. 	Contribución a los ODS:
		
Nuestros compromisos:		
<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo del II Plan de Acción de Economía Circular 2024-2025, que actualizará al Plan de acción previo. Aprobación de las cláusulas Transversales de contratación a todos los tipos de contrato, así como las relativas a Suministros y a la Economía Circular. Implantación y aprobación de la Guía de uso de Catálogo de Cláusulas Ambientales. 		

Desde Adif se está impulsando el desarrollo de acciones en materia de economía circular, finalizando en 2023 el **I Plan de Economía Circular 2021-2023** y estableciendo las iniciativas que se incluirán en el **II Plan de Economía Circular** para el **periodo 2024-2026**.

A continuación, se expone el grado de avance de los **proyectos incluidos** en dicho Plan de Acción:

- Proyecto Ecomilla.** Se ha presentado en el II Plan de acción como medida recurrente, ya que se ha redefinido el modelo ampliando el plazo destinado a la consecución de los hitos hasta abril de 2024.
- Elaboración de una Catálogo de criterios ambientales y sociales para la contratación.** En curso. El grupo interno de trabajo liderado por la Subdirección de Medio Ambiente ha finalizado con la labor de desarrollar el Catálogo de Cláusulas Ambientales para la contratación en materia de infraestructuras ferroviarias, entre las que se incluyen cláusulas relacionadas con Economía Circular. Ya se han definido las cláusulas Transversales a todos los tipos de contratos, así como las relativas a Suministros. También se ha avanzado en la definición y redacción final de cláusulas de Servicios y Obras, estando solamente pendiente de aprobación.
- Programa integral para la recuperación social de activos ferroviarios en desuso.** En curso. En 2022 existen nueve contratos suscritos para un total de 23 inmuebles arrendados en el marco del Programa de Activos para el Desarrollo. Durante el año 2023 no se ha suscrito ningún contrato nuevo.
- Gestión eficaz de los excedentes de tierras de obras de infraestructura ferroviaria para favorecer la recuperación ambiental de entornos degradados o su reutilización en otras obras.** En curso. Los datos recopilados a fecha de 31 de agosto de 2022 son: El

13,26% de las tierras y rocas que entran en la obra para ejecución de infraestructura provienen de la valorización de tierras sobrantes de otras obras (539.439 de 4.067.592 m³ utilizados). El 37,26% de las tierras y rocas limpias excedentarias de las obras son valorizadas en otras obras o en la restauración de espacios degradados (4.035.164 de 10.830.800 m³ de excedente).

5. **Medidas para incrementar la reutilización de la tierra vegetal en las obras para las labores de restauración e integración paisajística consecuencia de obras ferroviarias.** En curso. Los datos recopilados a fecha de 31 de agosto de 2022 son: Porcentaje de superficies a ocupar en las que se recupera y acopia la Tierra vegetal: 94,69%; 10.467.323 m² decapados de 11.054.323 m² ocupados. Porcentaje de Tierra vegetal correctamente conservada: 90,53%; 2.821.224 m³ bien conservados de 3.116.342 m³ acopiados. Porcentaje de superficies a restaurar en las que se ha extendido previamente tierra vegetal: 100%; 300.481 m² con tierra vegetal extendida de 300.481 m² de superficies a restaurar en obras finalizadas¹⁷³. Como novedad, en 2023 se han incluido las entregas a gestor autorizado y la utilización en la propia obra.
6. **Fomento del uso de materiales y técnicas de gestión sostenible en estaciones de ferrocarril.** En curso. En el año 2023 se decide ampliar su alcance a más proyectos e incluirla como medida recurrente en el II Plan de Acción de Economía Circular.

Existe un repositorio común en la red de Adif en donde se guarda la información recibida de cada proyecto y en donde se puede consultar su estado. Además, se ha creado un informe con el seguimiento de estos proyectos que se actualizará a medida que se vaya recibiendo información, mínimo, anualmente.

Una de las principales medidas que se han puesto en marcha en 2023 ha sido la mejora en la consolidación de datos de gestión de los residuos que viene derivada de la aplicación del nuevo modelo de gestión de residuos de Adif y Adif AV.

En base al mismo, se tiende a la centralización de la gestión de nuevas tipologías de residuos a través del Órgano Corporativo de Medio Ambiente y con ello, la disposición más directa y completa de los datos asociados.


La principal mejora viene derivada de la aplicación del nuevo Modelo de Gestión de Residuos de Adif, consiguiendo una mejora en la consolidación de datos

La centralización progresiva de la gestión de los residuos, circunscrita al ámbito de los residuos peligrosos desde 2011, de los residuos históricos desde 2022 y de los especiales desde 2023, supone una mayor garantía de entrega controlada y documentada a gestor autorizado mediante la coordinación de un Agente de Residuos a nivel global. Ello contribuye a garantizar no solo las mejores prácticas en gestión de residuos sino también a disponer de un dato fiable acerca de las mismas.

La información relativa a los **indicadores relacionados con la generación de residuos** se encuentra expuesta en el [Anexo 4. Información ambiental](#).

7.6. Cadena de suministro

¹⁷³ Dato a cierre 2022. Última información disponible. La información relativa a 2023 se presentará en el primer semestre de 2024, en la Memoria Medioambiental de Adif.

Principales Hitos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Proyecto Compra Pública Responsable: Aprovechar el potencial de la contratación de la entidad para promover la consecución de objetivos medioambientales y sociales • Implementación de acciones de eficacia administrativa • Reducción del uso de papel mediante la implementación de las licitaciones electrónicas, la digitalización de los expedientes y la firma electrónica. 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> • Recursos de empresas y agrupaciones de empresas a los pliegos de licitación, así como a la adjudicación de distintos expedientes ante el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales. 	Contribución a los ODS:
		
Nuestros compromisos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Cumplir los plazos de licitación y adjudicación establecidos por la Unión Europea y ADIF en relación con el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. • Reducir el número de recursos por motivos recurrentes. 		

Compra Pública Responsable

En cuanto al régimen jurídico de aplicación en materia de contratación, en Adif no existe una política de compras como tal; se encuentra sujeta a lo establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE¹⁷⁴.

Con respecto al contenido del clausulado de los pliegos que rigen las licitaciones de Adif, se puede señalar que existen algunas **cláusulas sociales comunes** a todas las licitaciones:

- Emplear, para el cumplimiento de las obligaciones contractuales, un porcentaje de empleados fijos igual o superior al 20%.
- Emplear, para el cumplimiento de las obligaciones contractuales, un porcentaje de trabajadoras igual o superior al promedio nacional de nuevos empleados en el sector (afectado), siempre que la disponibilidad del mercado de mano de obra de la construcción lo permita.
- Emplear, para el cumplimiento de las obligaciones contractuales, un porcentaje de trabajadores con necesidades especiales igual o superior al 1%, siempre que la disponibilidad del mercado laboral del sector (afectado) lo permita.
- Cumplir con las obligaciones contractuales acatando estrictamente con la normativa de seguridad y salud aplicable.

¹⁷⁴ Contenido vinculado al indicador **GRI 416-1**: Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios

Sin perjuicio de otras responsabilidades por el incumplimiento de la normativa antes mencionada, se considerará como incumplimiento fundamental del contrato la imposición de dos sanciones muy graves, confirmadas mediante resolución administrativa definitiva por parte de una Autoridad Laboral, en el ámbito de la seguridad y salud, durante el plazo de un año y vinculadas a la ejecución de este contrato.

De acuerdo con los artículos 127 de la Ley 9/2017 y 46 de la RDL 3/2020, los órganos de contratación podrán exigir, en las prescripciones técnicas, en los criterios de adjudicación o en las condiciones de ejecución del contrato, una etiqueta específica como medio de prueba de que el servicio contratado cumple las características requeridas, a través de **etiquetas sociales**, como las relacionadas con la igualdad de género o las que garantizan el cumplimiento de los Convenios esenciales de la OIT.

Como posibles criterios de adjudicación en el art. 145.2 de la Ley 9/2017 y 66.2 del Real Decreto 3/2020, los relativos a las **características sociales del objeto del contrato** y, entre otros, los relativos a los planes de igualdad de género que se aplican en la ejecución del contrato, en general son: la igualdad entre mujeres y hombres; la promoción de la contratación de mano de obra femenina; conciliación de la vida familiar y la vida profesional; la mejora de las condiciones de trabajo y los salarios; formación y protección de la salud y la seguridad en el trabajo; la aplicación de criterios éticos y de responsabilidad social; o los criterios referidos al suministro o uso de productos basados en el comercio justo durante la ejecución del contrato.

El art. 149.4 d) de la Ley 9/2017 y el 69.3 d) de la RDL 3/2020 indican que no se aceptarán ofertas con valores anormales o desproporcionados que no respeten obligaciones laborales o sociales, así como aquellas que justifiquen precios por debajo del mercado o que incumplan las obligaciones sociales o laborales europeas, nacionales o internacionales y, en particular, las indicadas en los anexos de la citada normativa. Entre los convenios mencionados por dichos anexos se encuentran: el Convenio Nº 29 de la OIT sobre el trabajo forzoso, el Convenio Nº 105 de la OIT sobre la abolición del trabajo forzoso, el Convenio Nº 111 de la OIT sobre la discriminación (empleo y ocupación), el Convenio Nº 100 de la OIT sobre la igualdad de remuneración y el Convenio Nº 182 de la OIT sobre las peores formas de trabajo infantil.

Además, según la interpretación conjunta de los art. 201 y 202 de la Ley 9/2017 y los art. 27.4 y 105 de la RDL 3/2020, dichas obligaciones sociales son verificadas por el responsable del contrato. Estas obligaciones deben ser cumplidas por contratistas y subcontratistas.

Todo lo establecido anteriormente se ha visto reforzado por lo establecido en el **Plan de Contratación Socialmente Responsable**. (contratos por debajo de los umbrales del art. 1 de RDL 3/2020).

El 7% de los proveedores de Adif son pequeñas y medianas empresas

Por otro lado, se requiere que los posibles subcontratistas acepten cumplir con nuestros procedimientos de Seguridad y Salud en una declaración escrita.

Existen pautas generales respecto a las cláusulas ambientales que deben incorporarse en la contratación de bienes, obras y/o servicios. Dada la diversidad de contratos y las distintas actividades realizadas dentro de la organización, son los Directores de Contratos quienes seleccionan las cláusulas ambientales específicas para cada proceso de contratación.

Los proveedores críticos suponen el 96% del importe adjudicado en 2023 por Adif (729,47 M€)¹⁷⁵

Las directrices en torno a los criterios ambientales en la contratación de bienes, obras y/o servicios se centran en el cumplimiento exhaustivo de la normativa legal y una gestión adecuada de los residuos. Asimismo, en los diversos procesos de contratación, se valora positivamente que los licitadores o fabricantes de productos hayan implementado un sistema de gestión medioambiental, como EMAS o ISO 14001, o equivalentes, que abarque y certifique las actividades a realizar.

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Compras con criterios responsables (%)	100	100	100

La gestión de Adif está alineada con los marcos estructurados de reconocida validez internacional como son *Organization for Standardization* (ISO) y la *European Foundation for Quality Management* (EFQM). Se favorece la correcta gestión de la organización a través de la Gestión por Procesos, detectando los puntos fuertes y las áreas de mejora de la compañía.

Para cada proceso de contratación, Adif lleva a cabo un proceso de selección de proveedores en el que estos deben acreditar su solvencia empresarial, así como el cumplimiento de requisitos sociales y ambientales determinados para cada expediente de homologación¹⁷⁶

A pesar de la complejidad para poder hacer la evaluación de proveedores, tal y como marcan las normas de referencia de los Subsistemas de Gestión certificables y los principios de la Ley de Contratos del Sector Público, todas las áreas hacen un esfuerzo analizando los contratos en cuanto al cumplimiento de los pliegos de prescripciones y proponiendo mejoras que puedan afectar a contratos similares en el futuro.

Para asegurar la correcta implementación y análisis de los criterios ambientales para las licitaciones, Adif cuenta con una amplia selección de cursos de formación para los empleados del Departamento de Compras en materia de sostenibilidad empresarial, pudiendo los empleados libremente elegir los temas de su interés y recibir formación sobre ellos.

Adif AV participa en Grupo de trabajo internacional de la UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles) sobre compra pública responsable

Sistemas de supervisión y auditorías en los procedimientos de evaluación de proveedores

Sobre los procedimientos de evaluación y homologación de proveedores, a pesar de la complejidad para poder hacer la evaluación de proveedores, tal y como marcan las normas de referencia de los Subsistemas de Gestión certificables y los principios de la Ley de Contratos del Sector Público, prácticamente todas las áreas hacen un esfuerzo para dar respuesta a las necesidades del Sistema, analizando los contratos en cuanto al cumplimiento de los pliegos de

¹⁷⁵ Se considera "proveedor crítico" aquel proveedor de servicios o productos que supere a lo largo del año el millón de euros. Información relativa a las licitaciones llevadas a cabo en 2023 en el apartado [8.4. Licitaciones realizadas](#).

¹⁷⁶ Contenido vinculado al indicador **414-1**: Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con los criterios sociales

prescripciones y la propuesta de mejoras que puedan aportar a futuros procesos de contratación conocimiento y experiencia en los pliegos de contratos similares en el futuro.

La entidad elabora anualmente un Informe sobre el Estado del Proceso de Evaluación de lo Contratado¹⁷⁷ en el que cada una de las 14 *áreas informantes* (Direcciones) evalúa a los proveedores en base a criterios de calidad de servicio, experiencia y conocimiento técnico. En el último informe únicamente el 64% de las direcciones facilitó información sobre sus evaluaciones, sobre el cual se extrajeron las siguientes conclusiones:

- Falta de percepción por las direcciones de que el proceso de evaluación aporte un valor añadido en la gestión.
- Existen áreas de mejora en cuanto a la dotación de herramientas funcionales para la gestión del conocimiento y retorno de la experiencia; comunicación interna o registro de datos; y en la gestión, aprobación de acciones de mejora, planificación, implantación y análisis de resultados de las evaluaciones.

En la actualidad el proceso de evaluación de lo contratado sigue sin ser percibido como un proceso que aporte valor añadido a la gestión. La Entidad no dispone de guías formalizadas que incorporen y homogeneicen los criterios ambientales y sociales en la evaluación de su cadena de suministro.

8. Orientación a resultados

La **orientación a resultados** busca consolidar una eficiencia económico-financiera con una optimización de los recursos y costes y un aumento de los ingresos, en aras de mejorar la competitividad. Los principales indicadores asociados al mismo son los que siguen:

Pilar: orientación a resultados

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Resultado bruto de explotación (EBITDA) (M€)	-7,4	-29,1	-55,6
Resultado del periodo (M€)	28,3	-78,6	-95,3
Aprovechamiento de fondos comunitarios ¹⁷⁸ (%)	62,8	4,9	31,8

8.1. Análisis de la actividad y sus logros ¹⁷⁹

En esta sección se describen la estrategia fiscal de Adif y se aporta información sobre los beneficios obtenidos antes de impuestos, los impuestos sobre beneficios pagados (si los hubiera), así como las subvenciones recibidas.

¹⁷⁷ Último Informe elaborado en 2023 con datos a cierre de 2022.

¹⁷⁸ % (Importe acumulado al trimestre de Ayudas cobradas / Importe anual previsto de cobros de Ayudas (cobros – devoluciones Ayudas))

¹⁷⁹ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Orientación a Resultados, Objetivo 1 (POAR-OE1)**



8.1.1. Análisis de la actividad y sus logros

A continuación, se presentan los epígrafes principales de la **cuenta de resultados 2023** de Adif comparada con ejercicios anteriores.

Resultados generales

Importe en Millones de €	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Beneficios obtenidos país por país	28,3	-78,8	-95,3
Impuestos sobre beneficios pagados país por país	0	0	0
Subvenciones públicas recibidas por país *(España) ¹⁸⁰	463,6	97,6	1.003,9

Resultados del ejercicio

Importe en Millones de €	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Ingresos de explotación	1.724,0	1.849,9	1.993,6
Gastos de explotación	-1.691,0	-1.917,1	-2.092,6
Resultado de explotación	33,0	-67,2	-99,0
Beneficio bruto de explotación (EBITDA)	-7,4	-29,1	-55,6
Resultado financiero	-4,8	-11,6	2,9
Resultado antes de impuestos	28,3	-78,8	-95,3
Resultado del ejercicio	28,3	-78,6	-95,3

El **resultado antes de impuestos** del ejercicio 2023 refleja una pérdida de 96,1 millones de euros, frente a los 78,8 millones de euros de beneficio en 2022; lo que supone una disminución del resultado de 17,3 millones de euros respecto al ejercicio anterior y representa un -22%.

Las variaciones más significativas en los epígrafes de la cuenta de resultados son las siguientes:

- El **Resultado de Explotación en 2023** presenta un saldo negativo de 99,0 millones de euros frente al saldo negativo de 67,2 millones de euros de 2022, lo que supone una variación negativa de 31,8 millones de euros. Las principales variaciones de esta rúbrica son las siguientes:

¹⁸⁰ Contenido vinculado al indicador **GRI 201-4**: Asistencia financiera recibida del gobierno

- Aumento de la Cifra de Negocios en un 2%, 10,7 millones de euros, debido a la subida de la producción experimentada durante el año 2023 por el efecto del incremento de tráficos y número de viajeros.
 - El epígrafe de Otros Ingresos de Explotación registra un incremento del 13% respecto al ejercicio anterior, pasando de 867,5 millones de euros en el ejercicio 2022 a 977,3 millones de euros en 2023. Adif mejora su resultado de 2023 en relación con el año anterior, debido a que aumentan los ingresos por la subvención del Estado para financiar el déficit de tarifas de los cánones y el déficit del segmento de administración de la red de su titularidad por valores de 30,4 y 194,2 millones de € respectivamente. Adicionalmente se produce un aumento de los servicios prestados a Adif AV en servicios vinculados con la infraestructura que supone un incremento interanual por valor de 18,5 millones de euros. Además, ha habido un incremento de los ingresos por actuaciones de inversión de 31,2 millones de euros.
 - Aumento de gastos de personal por 58,0 millones de € (9%). Esta variación se deriva de la subida interanual por el IPC, así como del incremento del número de efectivos por la oferta de empleo público.
 - El epígrafe "Otros gastos de explotación" se incrementa en 96,9 millones de euros, que representa un 12% respecto al ejercicio anterior. Este incremento neto corresponde básicamente a una subida interanual de los servicios externos, destacando el incremento en costes de reparación y conservación de infraestructura y edificios de ambas redes; y en otros gastos ligados al tráfico de viajeros. Destaca también el incremento de las actuaciones de inversión y otras para terceros.
- **El Resultado Financiero de la Entidad** mejora en 2023 en 14,5 millones de euros pasando de una pérdida de 11,6 millones de euros en 2022 a unas ganancias de 2,9 millones de euros. Esta disminución en el resultado se debe, por un lado, a un incremento en los ingresos financieros derivados del efecto interanual del cobro de intereses por depósitos bancarios y créditos concedidos y al aumento de los dividendos percibidos y, por otro lado, a la disminución del gasto, ya sea por la disminución de deuda viva pendiente como por la bajada de las dotaciones a las provisiones para riesgos y gastos vinculada a compromisos asumidos por la Entidad con diversas sociedades participadas cuya actividad principal es la integración del ferrocarril en los entornos urbanos, en comparación al año anterior.

Tras todo lo expuesto, se deduce el **valor económico generado, distribuido y retenido** de cara al ejercicio 2023.

Importe en Millones de €	Valor económico ¹⁸¹		
	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Valor económico Generado ¹⁸²	1.376,5	1.509,4	1.641,5

¹⁸¹ Contenido vinculado al indicador **GRI 201-1**: Valor económico directo generado y distribuido

¹⁸² Valor económico **generado**: ingresos ordinarios + extraordinarios

Valor económico Distribuido ¹⁸³	1.388,7	1.550,1	1.694,2
Valor económico Retenido ¹⁸⁴	-12,2	-40,7	-52,7

En Adif se identifican los siguientes segmentos de actividad:

- **Administración de la red.** Incluye los procesos de la Gestión de la Capacidad, de la Seguridad en la Circulación, del Mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y de la Gestión de la Circulación, tanto en la Red Convencional de Ancho Ibérico como en la Red de Ancho Métrico.
- **Construcción.** Construcción, mejora y renovación de líneas.
- **Gestión de estaciones y otros activos.** Se incluye en este segmento la gestión de las estaciones de viajeros de titularidad de Adif y de las terminales de servicios logísticos, entendida como el conjunto de actividades necesarias para desarrollar la prestación de servicios al cliente final, así como la gestión de otros activos patrimoniales, la Innovación y el desarrollo tecnológico y los Proyectos internacionales.
- **Gestión de red y de estaciones de Adif Alta Velocidad.** Prestación de los servicios incluidos en las encomiendas de gestión para la administración de la red y de las estaciones titularidad de Adif Alta Velocidad.
- **Energía y eficiencia energética.** Gestiona el suministro del combustible para la tracción ferroviaria y analiza e implanta medidas para mejorar la eficiencia energética en la Entidad y en el sistema ferroviario.

A continuación, se presenta el desglose comparativo del resultado de explotación de los ejercicios 2022 y 2023 por segmentos de actividad

Importe en Millones de € 2023	TOTAL	Administración Red	Construcción Adif	Gestión red y estaciones AV	Energía Adif	Gestión de estaciones y Otros Activos Adif	Gastos Comunes
Importe neto cifra de negocios	613,6	576,5	0,0	0,0	0,0	37,1	0,0
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado	26,7	15,9	9,8	0,0	0,0	1,0	0,0
Aprovisionamientos	-80,4	-37,1	-5,5	-4,4	-33,4	0,0	0,0
Otros ingresos de explotación	977,3	249,1	35,5	433,3	34,2	155,3	69,9
Gastos de personal	-717,0	-448,7	-13,5	-46,1	0,0	-70,0	-138,7
Otros gastos de explotación	-882,1	-317,6	-28,6	-301,8	-1,6	-105,2	-127,3
Resultado por Operaciones Internas	0,0	40,2	-2,9	-73,4	1,1	-9,5	25,5
Exceso de provisiones	6,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,3
EBITDA	-55,6	78,3	-5,0	7,4	0,3	27,6	-164,2

¹⁸³ Valor económico **distribuido**: costes de explotación + gastos financieros + impuestos

¹⁸⁴ Valor económico **retenido**: valor económico generado – valor económico distribuido

Amortización del inmovilizado	-421,1	-346,7	0,0	-1,8	-0,4	-61,5	-10,7
Imputación de subvenciones no financieras y otras	369,7	318,1	0,0	1,2	0,2	42,0	8,2
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	8,0	-6,6	0,0	0,0	0,0	14,6	0,0
Resultados excepcionales	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Reparto de gastos estructurales	0,0	-83,4	-39,0	-26,6	-0,2	-17,6	166,8
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-99,0	-40,3	-44,1	-19,9	0,1	5,2	0,0

Importe en Millones de € 2022	TOTAL	Administración Red	Construcción Adif	Gestión red y estaciones AV	Energía Adif	Gestión de estaciones y otros activos Adif	Gastos Comunes
Importe neto cifra de negocios	602,94	568,62	0,00	0,00	0,00	34,32	0,00
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado	19,79	12,23	7,26	0,00	0,00	0,30	0,00
Aprovisionamientos	-87,90	-34,85	-1,19	-5,56	-46,29	0,00	0,00
Otros ingresos de explotación	867,52	197,80	11,68	381,91	47,66	160,43	68,04
Gastos de personal	-659,01	-397,90	-10,01	-43,81	-0,42	-69,57	-141,46
Otros gastos de explotación	-785,28	-273,57	-10,03	-283,34	-1,66	-90,28	-126,40
Resultado por Operaciones Internas	0,00	31,06	-2,56	-46,91	1,71	-6,66	23,36
Exceso de provisiones	12,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,84
EBITDA	-29,11	103,39	-4,85	6,45	1,00	28,54	-163,62
Amortización del inmovilizado	-402,20	-323,94	0,00	-4,52	-0,51	-62,42	-10,81
Imputación de subvenciones no financieras y otras	346,83	293,71	0,00	3,08	0,38	40,93	8,72
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	17,27	-2,14	0,00	0,00	0,00	19,30	0,11
Resultados excepcionales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Reparto de gastos estructurales	0,00	-79,15	-41,88	-25,44	-0,21	-18,93	165,61
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-67,21	-8,12	-46,74	-20,43	0,66	7,42	0,00

8.1.2. Indicadores económicos de la actividad

En la tabla adjunta se incluyen algunos **indicadores generales económicos y financieros**:

Indicadores económicos de la actividad

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
RATIOS SOBRE GRADO DE AUTOFINANCIACIÓN			
GRADO DE AUTONOMÍA			
Indica el grado de independencia respecto a la financiación ajena.	68,41%	70,21%	71,10%
FINANCIACIÓN DEL ACTIVO FIJO			
Indica el % de recursos a L/P que financian el Activo no corriente.	106,80%	108,05%	103,59%
RATIOS DE RENTABILIDAD			
ROTACIÓN DEL ACTIVO TOTAL			
Indica el grado de eficiencia en la gestión de activos.	7,38%	8,11%	8,36%
ROTACIÓN ACTIVO FIJO			
Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo fijo.	8,18%	9,13%	8,99%
ROTACIÓN ACTIVO CORRIENTE			
Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo corriente.	75,02%	72,45%	118,45%
RATIOS DE LIQUIDEZ			
COEFICIENTE DE LIQUIDEZ			
Indica cuántas unidades monetarias de cada 100 de activo son líquidas.	9,09%	11,19%	7,06%
COEFICIENTE DE TESORERÍA			
Indica la capacidad de la empresa para hacer frente a sus compromisos a C/P.	2,46	2,77%	1,90%
RATIO DE SOLVENCIA			
Indica la capacidad de la empresa para afrontar su pasivo exigible con el activo.	3,17	3,36%	3,46%
RENTABILIDAD FINANCIERA			
Indica la remuneración a los capitales propios.	1,22%	3,43%	-4,18%
RENTABILIDAD ECONÓMICA			
Capacidad efectiva para remunerar todos los capitales a su disposición, propios y ajenos.	0,16%	0,43%	-0,50%
FONDO DE MANIOBRA (millones €)			
Indica la capacidad para afrontar sus obligaciones a C/P.	1.114,06	1.296,06	635,23

Periodo medio de pago a proveedores: La información relativa a los ejercicios 2021, 2022 y 2023 sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores según establece la Disposición Adicional Tercera de la Ley 15/2010, de 5 de julio y de acuerdo con la metodología establecida en la Resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas de 29 de enero de 2016, se muestra en el cuadro adjunto:

Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Importe en miles €			
		Días	
Periodo medio de pago a proveedores	45,18	37,68	33,85
Ratio de operaciones pagadas	46,03	39,46	34,35
Ratio de operaciones pendientes de pago	38,93	23,10	27,27
Total pagos realizados	1.344.546	1.781.614	2.453.671
Total pagos pendientes	183.674	217.383	186.811

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

8.1.3. Cánones ferroviarios

Al amparo de lo establecido en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario (en adelante LSF), Adif aplica a las empresas ferroviarias cánones por la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y por la utilización de estaciones y de otras instalaciones ferroviarias.

La LSF incorpora al ordenamiento español las normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, que abarcan casi todos los ámbitos de la legislación ferroviaria, entre otros, los relativos a la transparencia y sostenibilidad de la financiación de las infraestructuras ferroviarias, una nueva y más completa clasificación de los servicios relacionados con el ferrocarril y el establecimiento de nuevas y más precisas reglas en la tarificación del acceso a la infraestructura ferroviaria.

La LSF establece en su artículo 23, modificado por el artículo 1.19 de la Ley 26/2022 de 19 de diciembre, las funciones de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, entre las que incluye la determinación, revisión y cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, conforme al régimen legal y reglamentario de aplicación.

En el Título VI, la LSF regula el régimen económico y tributario del sector ferroviario tratando de alcanzar el equilibrio entre la viabilidad económica del sistema y el fomento del transporte ferroviario. Se persigue incentivar la mejora del funcionamiento de la red, la reducción de perturbaciones, la optimización del uso de la infraestructura y la disminución de los costes de su puesta a disposición.

Asimismo, arbitra la estructura legal de los cánones por utilización de las líneas ferroviarias, por utilización de las instalaciones de servicio y revisa el régimen tarifario por la prestación de servicios, avanzando en el libre acceso a las actividades de servicios sin comprometer la sostenibilidad de la infraestructura ferroviaria.

La aprobación de la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, ha introducido modificaciones en la redacción de su CAPÍTULO II, Cánones ferroviarios y precios derivados de la utilización de infraestructura ferroviaria e instalaciones de servicio. Los Cánones Ferroviarios son las cuantías que los administradores de infraestructuras perciben de las empresas ferroviarias por la utilización de

las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y las estaciones de viajeros, terminales de mercancías y otras instalaciones de servicio.

No obstante, de conformidad con la Disposición transitoria primera de la Ley 26/2022, “Aplicación provisional de los cánones vigentes y suspensión de la entrada en vigor de la modificación de determinadas sanciones”, seguirá siendo de aplicación el sistema para la determinación de los cánones ferroviarios vigente en el momento de la entrada en vigor de esta ley, hasta la aprobación y publicación oficial de los valores obtenidos conforme al sistema establecido en la misma.

La Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, ha establecido las nuevas tarifas para los cánones ferroviarios, en su artículo 86.

Por otro lado, y con el objeto de paliar los efectos de la crisis provocada por la COVID-19 en el transporte ferroviario, quedan sin efecto las cuantías unitarias que abonan las Empresas y Operadores Ferroviarios por los cánones ferroviarios previstos en el artículo 86 de esta Ley (Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023), siendo las tarifas establecidas en la Disposición Transitoria Octava, las que tendrán que abonar las Empresas y Operadores Ferroviarios.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible seguirá compensando a los administradores de infraestructuras ferroviarias por la diferencia existente entre los cánones que dichas entidades deberían haber percibido mediante la aplicación de las cuantías unitarias previstas en el artículo 86 y las efectivamente abonadas por Empresas y Operadores Ferroviarios como consecuencia de las liquidaciones emitidas con las cuantías unitarias establecidas en la Disposición Transitoria Octava de la Ley 31/2022, de 2 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023.

Esta compensación, por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, se realizará con cargo a las dotaciones presupuestarias contempladas en los Convenios suscritos entre la Administración General del Estado y los Administradores de Infraestructura para la sostenibilidad económica de las infraestructuras que integran su Red.

La compensación por reducción de tarifas en 2023 en Adif asciende a 13.087 mil euros para los cánones del art. 97 y a 17.272 mil euros para los cánones del art. 98, resultando un importe total de 30.359 mil euros por subvención de compensación por reducción de tarifas.

Con esta propuesta de tarifas se pretende dotar de estímulos al sistema ferroviario para facilitar y potenciar la oferta de servicios en el inicio de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril y la recuperación de los niveles de tráficos existentes con anterioridad a la pandemia.

La metodología de cálculo de las tarifas de los cánones, conforme a lo establecido en la normativa europea aplicable y en la LSF, se orienta a trasladar al operador ferroviario todos los costes directamente imputables al servicio ferroviario.

Los **costes directamente imputables** al servicio ferroviario prestado son los siguientes:

- Los costes del proceso de adjudicación de capacidad, los de gestión del tráfico, los de seguridad en la circulación y los de reposición de las instalaciones de seguridad y control del tráfico (**recuperables por la modalidad A**)

- Los costes de mantenimiento y conservación de la infraestructura ferroviaria (**recuperables por la modalidad B**), y
- Los costes de mantenimiento y conservación de las instalaciones de electrificación y sus costes de reposición (**recuperables por la modalidad C**)

Los gastos financieros, los costes de reposición correspondientes a la plataforma, túneles, puentes, vía, edificios y medios utilizados para el mantenimiento y conservación, así como los necesarios para un desarrollo razonable de estas infraestructuras y todos aquellos costes que permitan al administrador de infraestructuras ferroviarias lograr la sostenibilidad económica de las infraestructuras que administra, podrán recuperarse, siempre que el mercado pueda aceptarlo, mediante la adición a la cuota íntegra del canon por utilización de las líneas ferroviarias (**modalidad B**).

En la siguiente tabla se detallan los **ingresos, por tipo de canon**, correspondientes a los ejercicios 2023, 2022 y 2021:

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Importe en miles €			
CANON POR UTILIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURA	539.010	563.699	571.477
Adjudicación capacidad	128.143	131.540	133.433
Utilización líneas ferroviarias	370.562	389.262	394.146
Utiliz. Inst. transformación y distribución EET	40.253	43.289	43.898
Bonificación Canon utiliz. Líneas RFIG	-218	-392	0
CANON POR UTILIZACIÓN DE ESTACIONES Y OTRAS INSTALACIONES	31.670	35.277	38.480
Utiliz. Estaciones transporte de viajeros	26.255	29.477	32.543
Utiliz. Vías con andén	2.371	2.781	2.729
Utiliz. Vías en otras instalaciones de servicio	2.795	2.745	2.905
Utiliz. Puntos de carga para mercancías	249	274	299
TOTALES CANONES	570.680	598.976	609.957

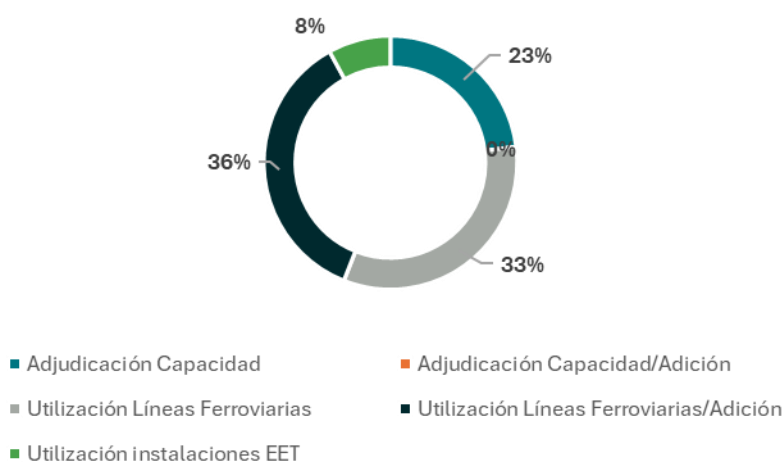
En 2023 la recaudación total por cánones registra un crecimiento del 1,83% respecto al año 2022.

8.1.4. Cánones por utilización de líneas de la RFIG

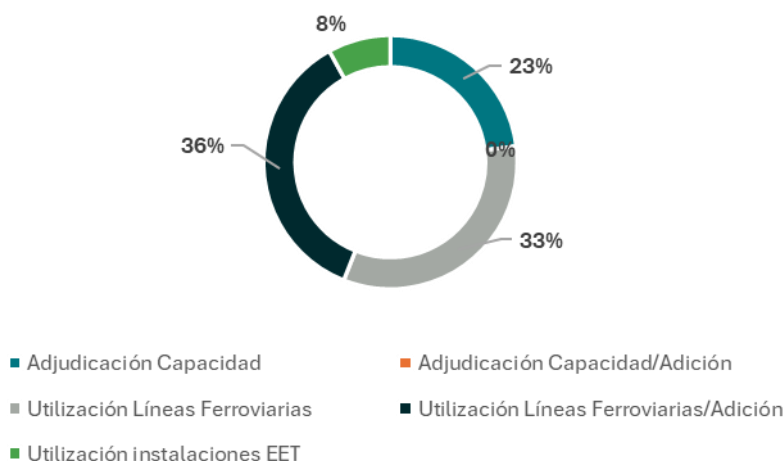
Los ingresos por cánones por utilización de líneas de la RFIG devengados en 2023 han registrado un incremento del 1,38% respecto a 2022, debido al crecimiento de los tráficos en un 0,24%.

A continuación, se incluye un gráfico en el que se muestra el grado de contribución de cada modalidad de canon por utilización de la RFIG a los ingresos de 2023 - 2022.

Recaudación por modalidad de Canon 2023



Recaudación por modalidad de Canon 2022

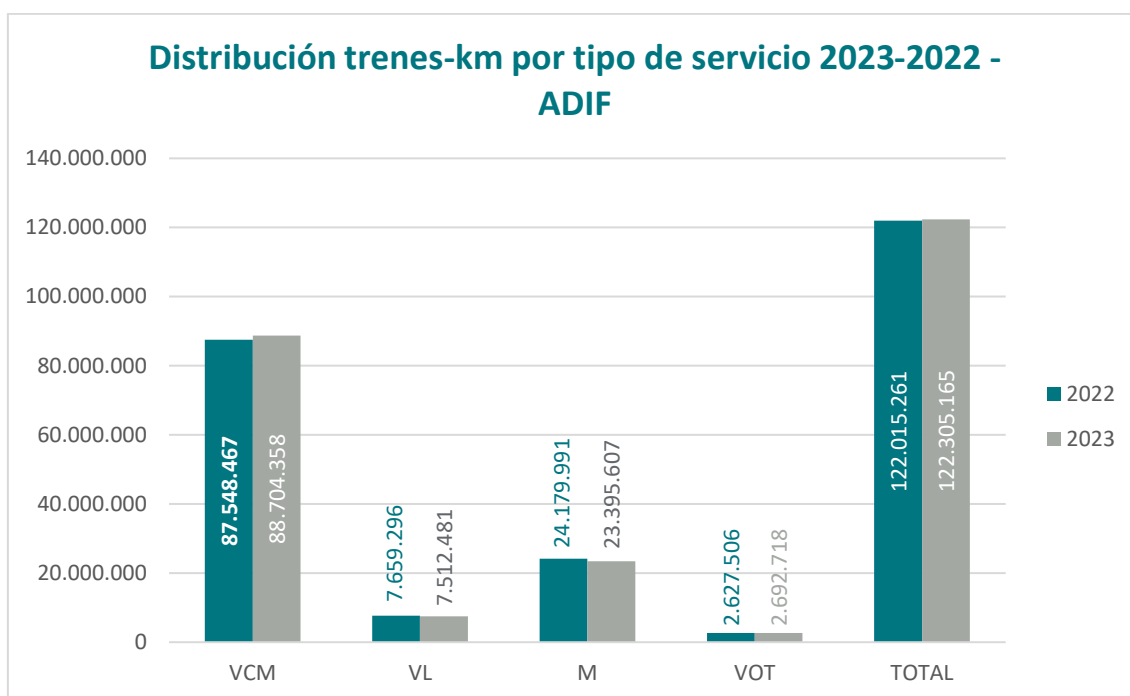


El tráfico global, medido en términos de trenes-km liquidados¹⁸⁵, ha aumentado en un 0,24% pasando de 122,0 millones de tren-km en 2022 a 122,3 millones de tren-km en 2023. Esta ligera variación responde al crecimiento de tráficos, en algunas líneas, especialmente en los servicios de formación y prueba (VOT) y los servicios interurbanos (VCM) que se incrementan en un 2,48% y en un 1,32%, respectivamente en relación con el ejercicio anterior. Por otro lado, los servicios de Mercancías y servicios de Larga Distancia se reducen en un 3,24% y en un 1,92%, respectivamente en relación con el ejercicio anterior.

En el siguiente gráfico se muestra la **evolución del tráfico 2023 y 2022, medido en tren-Km liquidados¹⁸⁶, por tipo de servicio:**

¹⁸⁵ Los tren-Km liquidados son los tren-Km que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias. No se incluyen los tren-Km de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

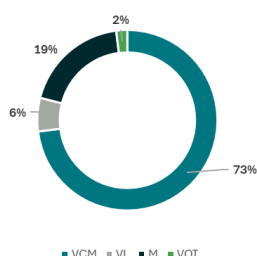
¹⁸⁶ Los tren-Km liquidados son los tren-Km que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias. No se incluyen los tren-Km de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.



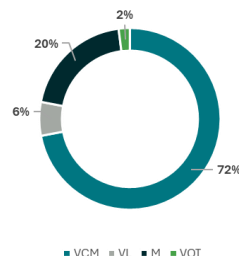
VCM - (viajeros de Cercanías y Media Distancia)
VL - (viajeros de Larga Distancia)
M - (Mercancías)
VOT - (Viajeros trenes formación, máquinas aisladas y trenes de prueba)

En el gráfico siguiente se recoge la **distribución por tipo de servicio de los tren-Km liquidados¹⁸⁷ en 2023 y 2022:**

Distribución km-tren por tipo de servicio 2023



Distribución km-tren por tipo de servicio 2022



VCM - (viajeros de Cercanías y Media Distancia)
VL - (viajeros de Larga Distancia)
M - (Mercancías)
VOT - (Viajeros trenes formación, máquinas aisladas y trenes de prueba)

Con la finalidad de incentivar la explotación eficaz de la red ferroviaria y fomentar nuevos servicios de transporte ferroviario, conforme a lo establecido en el artículo 97.6 de la Ley 38/2015, Adif estableció para 2023 una bonificación en el canon por utilización de las líneas

¹⁸⁷ Los tren-Km liquidados son los tren-Km que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias. No se incluyen los tren-Km de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, modalidades A y B, para los aumentos de tráfico anuales de acuerdo con los criterios recogidos en la propia ley.

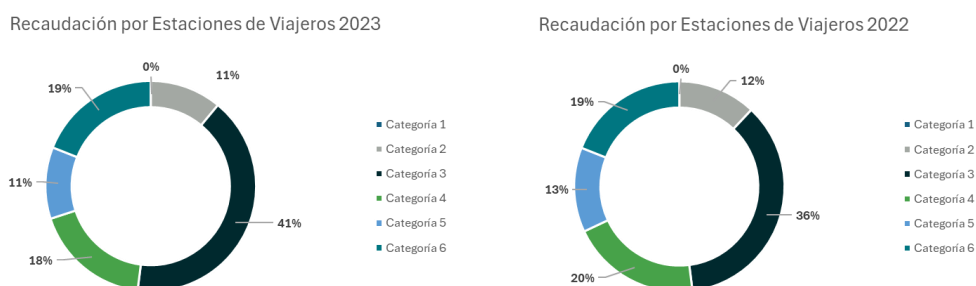
En 2023 **no se ha bonificado ninguna línea de Adif**, mientras que en 2022 la línea 082 (Bif. Coto da Torre (Ourense) – Bif. A Grandeira (Santiago)) fue bonificada por importe de 392 mil euros.

8.1.5. Cánones por utilización de estaciones y otras instalaciones

Los ingresos por cánones por utilización de las estaciones y otras instalaciones crecieron un 9,08% respecto a 2022.

Los ingresos por el canon por utilización de estaciones han crecido un 10,41% respecto a 2022, aun teniendo en cuenta que la modificación de la clasificación de estaciones ha supuesto, en Adif, 71 estaciones han cambiado su categoría por una superior, mientras que 27 estaciones lo han hecho a una inferior.

A continuación, se incluye un gráfico comparativo con la distribución de los **ingresos de 2023-2022 por canon de utilización de estaciones por categoría de estación**:



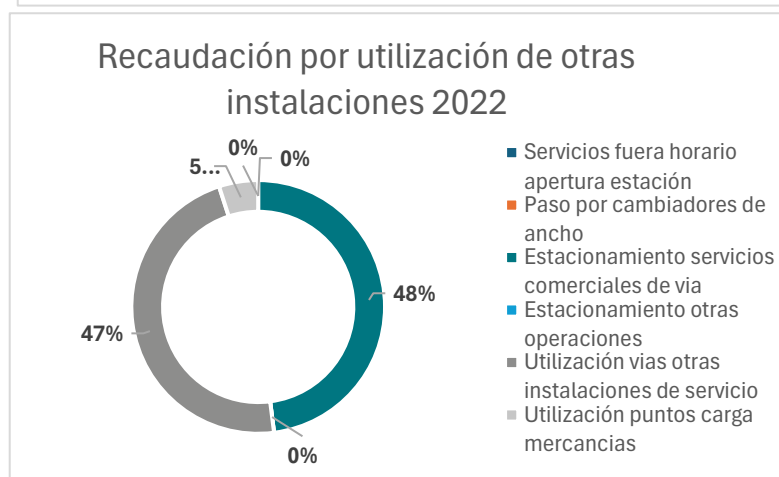
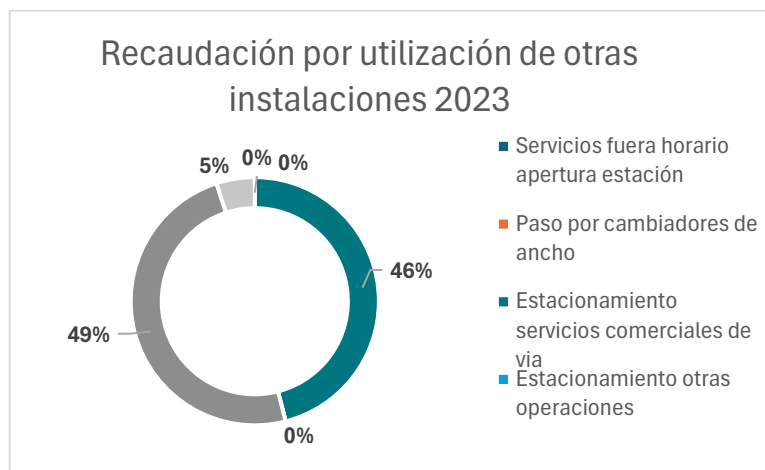
En cuanto al número de viajeros subidos y bajados a cierre del ejercicio 2023 se han incrementado un 2,76% respecto de 2022, según se muestra a continuación:

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	% Variación
Viajeros subidos y bajados (Categoría 1-6)	548.450.681	731.410.319	751.612.757	2,76

A continuación, se muestra la **recaudación por canon por utilización de otras instalaciones**, en función de los servicios liquidados durante 2023:

Importes en miles de euros	Ejercicio 2023
Servicios fuera horario apertura estación	4
Paso por cambiadores de ancho	0
Estacionamiento servicios comerciales de vía	2.716
Estacionamiento otras operaciones	13
Utilización vías otras instalaciones de servicio	2.905
Utilización puntos carga mercancías	299
TOTAL	5.938

En el gráfico siguiente se recoge la distribución de la **recaudación por utilización de Otras Instalaciones en función de los servicios liquidados en 2022 y 2023:**



8.1.6. Liquidez y recursos de capital

La evolución de la tesorería se muestra en el **estado de flujos de efectivo del ejercicio 2023** comparado con 2022 y 2021, que se resumen a continuación:

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Importe en miles €			
Flujos de efectivo generados por las actividades de explotación	343.924	(281.524)	(433.587)
Flujos de efectivo aplicados en las actividades de inversión	(471.729)	(661.160)	(1.114.282)
Flujos de efectivo generados por las actividades de financiación	918.550	314.446	1.261.266
Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes	790.745	(628.238)	(286.603)

Los **recursos generados en las actividades de financiación** corresponden a las siguientes fuentes:

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Importe en miles €			
Subvenciones, donaciones y emisión instrumentos de patrimonio	585.942	199.240	1.065.156
Incremento deudas con entidades de crédito. Disposiciones del ejercicio	(57.679)	(54.835)	(36.235)
Devoluciones del ejercicio	(57.679)	(54.835)	(36.235)
Incremento neto/ Disminución neta de otras deudas	390.287	170.041	232.345
Flujos generados en actividades de financiación	918.550	314.446	1.261.266

La tesorería de la Entidad se dirige de manera centralizada con la finalidad de conseguir la máxima optimización de los recursos.

El Fondo de Maniobra experimenta una disminución de 861 millones de euros en relación con el ejercicio anterior, pasando de un importe de 1.296 millones de euros a 31 de diciembre de 2022, a 435 millones de euros a 31 de diciembre de 2023.

El endeudamiento con entidades de crédito recoge la deuda contraída por Adif con el Banco Europeo de Inversiones para financiar las inversiones en inmovilizado material contempladas en el Plan de Actuación Plurianual (PAP).

A la fecha de cierre del ejercicio 2023, el límite de las líneas de crédito que Adif tenía concedidas por entidades financieras ascendía a un importe total de 155.000 miles de euros. A 31 de diciembre de 2023 tales líneas de crédito no estaban dispuestas. El vencimiento de las pólizas de crédito es a corto plazo con renovación tácita anual para ciertas pólizas con un límite establecido de renovaciones.

El tipo medio de interés del pasivo de Adif, contratado a largo plazo con entidades financieras, se ha situado en el 1,92% anual a 31 de diciembre de 2023, para una vida media de 4,97 años frente al 1,96% anual a 31 de diciembre de 2022, para una vida media de 4,91 años.

8.1.7. Inversiones realizadas durante el ejercicio

A continuación, se presenta un desglose comparativo de las **Inversiones** realizadas en 2023, 2022 y 2021 desglosadas **por Ejes ferroviarios, por Tipo de Red y por Naturaleza**:

Importe en miles de € (IVA inc.)		Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
EJE	DENOMINACIÓN EJE FERROVIARIO			
01	Madrid Chamartín – Irun/Hendaya	70.724	57.487	92.579
02	Madrid Chamartín	192.831	226.758	395.757
03	Madrid Chamartín	63.567	87.845	139.650
04	Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	77.868	57.660	125.638
05	Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara	28.896	7.896	10.261
06	Venta de Baños-León-Orense-Vigo	71.343	140.666	257.506
08	Red de Ancho Métrico	34.850	52.690	74.568
11	A.V. Madrid Chamartín – Valladolid – Palencia – León	88	120	1.627
12	A.V. Madrid Atocha – Barcelona – Frontera Francia	4.201	7.998	4.861

Importe en miles de € (IVA inc.)		Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
13	A.V. Madrid Atocha – Levante	2.796	11.105	14.676
14	A.V. Madrid Atocha – Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano	286	575	3.641
16	A.V. Olmedo – Medina – Zamora - Galicia	-52	559	508
	NO TRAMIFICABLE	161.179	206.445	308.541
TOTAL		708.577	857.805	1.429.812

Importe en miles de € (IVA inc.)		Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
NATURALEZA				
	ELECTRIFICACIÓN Y TELECOMUNICACIONES	65.128	81.572	139.592
	EQUIPAMIENTO Y RESTO DE ACTUACIONES	153.860	223.881	297.999
	ESTACIONES/TERMINALES DE MERCANCÍAS	40.585	37.209	72.828
	PLATAFORMA	146.780	185.820	350.470
	SEÑALIZACIÓN E INSTALACIONES DE SEGURIDAD	130.164	119.794	195.426
	VIA	172.061	209.529	373.496
TOTAL		708.577	857.805	1.429.812

2023			
NATURALEZA	TRAMOS MERCANCÍAS	RESTO DE TRAMOS	IMPORTE MILES € (IVA inc.)
COMÚN O NO ASIGNABLE	0	470.839	470.839
A	2.258	5.385	7.643
B	0	310.802	310.802
C	401.593	236	401.829
D	0	61.894	61.894
E	0	176.805	176.805
TOTAL			1.429.812

2022			
NATURALEZA	TRAMOS MERCANCÍAS	RESTO DE TRAMOS	IMPORTE MILES € (IVA inc.)
COMÚN O NO ASIGNABLE	0	350.200	350.200
A	1.941	1.860	3.801
B	0	185.409	185.409
C	218.004	220	218.224
D	0	30.922	30.922
E	0	69.248	69.248
TOTAL			857.805

Adicionalmente a estas inversiones, durante los ejercicios 2023 y 2022, se han registrado **variaciones en el patrimonio** de Adif en los activos que se indican a continuación:

OTRAS INVERSIONES COMPLEMENTARIAS 2023		
4011	CONVENIO CATALUÑA (JUNIO 2007)	0
4012	CONVENIO CATALUÑA (OCTUBRE 2008)	0
9004	INVERSIONES FINANCIADAS POR TERRENOS	1.064
9998	INCORPORACION ACTIVOS PROCEDENTES DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	320.399
4053	ACTIVOS PROCEDENTES DE SEITSA (Aeropuerto de Barcelona)	0

OTRAS INVERSIONES COMPLEMENTARIAS 2022		
4011	CONVENIO CATALUÑA (JUNIO 2007)	0
4012	CONVENIO CATALUÑA (OCTUBRE 2008)	2
9004	INVERSIONES FINANCIADAS POR TERRENOS	6.827
9998	INCORPORACIÓN DE ACTIVOS PROCEDENTES DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	98.648
4053	ACTIVOS PROCEDENTES DE SEITSA (Aeropuerto de Barcelona)	5.153

ALTAS INVERSIONES FINANCIERAS 2023		
9001	INVERSIONES FINANCIERAS	100
	PRÉSTAMOS PARTICIPATIVOS A SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN	2.476

ALTAS INVERSIONES FINANCIERAS 2022		
9001	INVERSIONES FINANCIERAS	1.022
	PRÉSTAMOS PARTICIPATIVOS A SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN	135

8.2. Proyección internacional ¹⁸⁸


Principales Hitos:

- Desarrollo de la actividad internacional en materia de **regulación, estandarización, cooperación y defensa de los intereses de Adif AV y del sector ferroviario español.**
- **Promoción de la industria ferroviaria española** mediante la asistencia a reuniones, foros, organización de eventos como la **Feria internacional "Rail Live", HLIM, PRIME** y el **apoyo a delegaciones de países interesados** en nuestro modelo ferroviario.
- Gestión de la participación de Adif en los **corredores europeos Atlántico y Mediterráneo de mercancías.**

Principales riesgos y oportunidades:

- Cambio de la normativa y la estandarización de los procesos.
- Pérdida de reputación.
- Pérdida de influencia y de recursos para potenciar las infraestructuras.

Contribución a los ODS:



¹⁸⁸ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Orientación a Resultados, Objetivo 5 (POAR-OE5)**

- Pérdida de presencia internacional en foros internacionales.
- Retrasos en el desarrollo de la Infraestructura en los Corredores Mediterráneo y Atlántico.

Nuestros compromisos:

- **Consolidar la proyección internacional de la Entidad y del sector ferroviario.** Se busca incrementar nuestra presencia en foros de decisión y también buscar alianzas con posibles socios estratégicos, con el objetivo de desarrollar negocio en otros países y aumentar y consolidar la presencia de la entidad y de las empresas del sector, y su competitividad en el resto del mundo.
- **Mejora de la cooperación con nuestros países vecinos** para la promoción del transporte ferroviario y el fomento del cambio modal desde opciones más contaminantes como la carretera o el avión hacia el ferrocarril.
- **Presencia proactiva en Instituciones y Organizaciones Internacionales.** Contribuyendo a mantener y aumentar la presencia institucional y representativa de Adif y Adif AV en los diferentes órganos e instituciones.
- **Profundizar en las actividades de la Comisión Europea en el ámbito de la Red TEN-T** a través de los Forums y *Working Groups* previstos en 2024, y la participación en los TEN-T Days que se celebrarán en Bruselas a principios de abril.

Las principales asociaciones y organizaciones internacionales de las que Adif forma parte son: EIM (*European Infrastructure Managers*), UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles), *RailNetEurope* (RNE), Plataforma PRIME de gestores de infraestructura ferroviaria. Adif AV también colabora y sigue las iniciativas en materia de interoperabilidad de la ERA, el ERTMS Users Group o la iniciativa conjunta de investigación europea ERJU (*European Rail Joint Undertaking*), entre otros.¹⁸⁹

Adif participa además en varias Agrupaciones Europeas de Interés Económico (AEIEs) como la TGC Pirineos con Francia; AVEP con Portugal, Vitoria Dax con Francia, además de los Corredores ferroviarios de mercancías Mediterráneo y Atlántico con varios países europeos. En todas ellas se debaten medidas para mejorar las conexiones transfronterizas.

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Presencia en asociaciones y organismos internacionales (Nº de reuniones a las que se asiste) ¹⁹⁰	331	143	145
Presencia en proyectos y actividades internacionales (Nº de actividades realizadas) ¹⁹¹	60	66	80

La Dirección Internacional representa a Adif en varias Agrupaciones Europeas de Interés Económico (AEIE), una figura jurídica tras la cual se asocian Administradores de Infraestructura de varios países europeos. Las AEIE Corredor Atlántico y Mediterráneo tienen por objetivo aumentar la competitividad del ferrocarril frente a otros medios de transporte, en el ámbito de la carga constituyendo desde 2014 la espina dorsal de las Redes Transeuropeas de Transporte.

¹⁸⁹ Contenido vinculado al indicador **GRI 2-28**: Afiliación a asociaciones

¹⁹⁰ Dato agregado Adif y Adif AV

¹⁹¹ Dato agregado Adif y Adif AV

Ambos Corredores disponen de sendas Ventanillas Únicas –One Stop Shops- ubicadas en Madrid para el Corredor Atlántico, y en Milán (Italia) para el Corredor Mediterráneo, cuya misión es atender, tramitar y coordinar las peticiones de los surcos internacionales de mercancías.

8.2.1. Corredor Mediterráneo



El Corredor Ferroviario de Mercancías Mediterráneo conecta Algeciras (España) con Zahony (Hungría) a través de una ruta de más de 7.000 kilómetros que **atraviesa seis países** (España, Francia, Italia, Eslovenia, Croacia y Hungría), si bien la propuesta definitiva del reglamento 1153/2021, prolonga el recorrido desde Zahony, en Hungría, hasta Lviv, en Ucrania. El Corredor está conectado, en diferentes puntos, con otros 6 Corredores Europeos de Mercancías.

Durante 2023 se han llevado a cabo negociaciones lideradas por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, para la revisión del reglamento europeo que define la Red TEN-T acordando que, no solo no se recorte el corredor hasta Zagreb, sino aumentando su recorrido hasta el corazón de Ucrania, y añadiendo nuevos tramos y nodos al corredor europeo en España.

Dentro de la actividad internacional de la Oficina del Corredor Mediterráneo destaca la participación en los Foros del Corredor Mediterráneo Europeo, los *Working Groups* europeos que se celebran en diferentes ciudades que forman parte del Corredor. En 2023 se han mantenido los cauces de colaboración con el resto de los países y autoridades europeas implicadas. La Entidad ha participado en diversos *Working Groups*, destacando los siguientes:

- Reuniones bilaterales en Francia el 2 de febrero y 29 de mayo.
- *Working Group Ports & Rail TEN-T Intermodal Transport*, celebrado el 21 y 22 de noviembre en Algeciras.
- Forums XVIII (6 de junio) y XIX (14 de noviembre) del Corredor Mediterráneo, en Bruselas (Bélgica).
- Evento Corredores 360 dentro de la *Global Mobility Call* en el IFEMA (Madrid) durante entre el 24 y el 26 de octubre. En la que participaron la Coordinadora Europea del Corredor Mediterráneo, MS. Iveta Radičová, junto con D. Carlo Secci y varios expertos en el transporte de mercancías.

La actividad internacional de la entidad no se circunscribe únicamente a la relación con organismos oficiales comunitarios o estatales, sino que se han mantenido reuniones con empresas y asociaciones privadas y se ha participado en diversas jornadas, como la Jornadas de Movilidad Ferroviaria Transfronteriza Galicia-Norte de Portugal, las Jornadas sobre *Geopolitical views of the Mediterranean by Mediterranean Scholars* organizadas por *Associazione dei Geografi Italiani*, entre otras.

En relación con la financiación del proyecto, a través de los fondos CEF y MRR, la Oficina hace diferentes acciones de seguimiento. Respecto a los MRR se ha llevado a cabo un seguimiento de las obras realizadas, siendo necesaria la prórroga de los plazos al ser estos muy ajustados. Respecto a los CEFs, en otoño de 2023 se llevó a cabo una nueva convocatoria, si bien la resolución de esta está pendiente de ejecución.

Dentro de este contexto, la Entidad ha identificado como principales riesgos el retraso de los calendarios establecidos. Muestra de ello, es la prórroga de los plazos asociados al MRR, así como a la aparición de plataformas como *#quierocorredor* que ponen de relieve la importancia de la infraestructura ferroviaria en las zonas afectadas, siendo un gran altavoz para la opinión pública. Entre los eventos que pueden influir en la materialización de este riesgo, además de los plazos cada vez más exigentes, es la necesidad de adaptación de las infraestructuras existentes, así como la adopción de medidas de protección de zonas de Conservación natural, como por ejemplo en el PAT de L'Horta de Valencia o la Conservación de la Tortuga Mora en Almería en los que se están implantando todos los medios necesarios en la búsqueda de soluciones que mitiguen nuestro impacto en el entorno.

(Para saber más sobre la gestión del entorno de Adif AV consulte el [capítulo 7: Más sostenibles](#)).

La mayor aportación que realiza la Oficina del Corredor Mediterráneo es sin duda el diálogo con los grupos de interés mediante la celebración de 217 reuniones en 2023. Además, es vital la coordinación de actuaciones en el grupo MITMS para la ejecución de las obras del Corredor Mediterráneo

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Reuniones relacionadas con AEIEs	52	87	83

8.2.2. Corredor Atlántico



Las Asociaciones Europeas de Interés Económico (AEIE) del Corredor Atlántico y Mediterráneo tienen como objetivo principal **incrementar la competitividad del ferrocarril**, especialmente para el **transporte de mercancías**, en comparación con otros modos de transporte. Estos corredores ferroviarios europeos son esenciales para las Redes Transeuropeas de Transporte y están en funcionamiento desde 2013, con modificaciones y ampliaciones aprobadas en los años 2019 y 2024, que han reconfigurado el mapa de desarrollo logístico de Europa.

Ambos corredores cuentan con Ventanillas Únicas (One Stop Shops) ubicadas en Madrid para el Corredor Atlántico en España, y en Milán (Italia) para el Corredor Mediterráneo, con el propósito de gestionar, tramitar y coordinar las solicitudes de trayectos internacionales de mercancías a través de estos corredores. Estas ventanillas son fundamentales para el fomento y desarrollo del transporte de mercancías.

El Corredor Atlántico **conecta cuatro países** que están representados en la AEIE a través de sus administradores de infraestructuras principales: IP (Portugal), Adif (España), SNCF Réseau (Francia) y DB Netz (Alemania). Su objetivo es el incremento del tráfico internacional de mercancías por ferrocarril, desarrollando conexiones ferroviarias competitivas y eficientes sobre los 6.200 kilómetros de infraestructura ferroviaria que atraviesa.



Se han realizado actualizaciones sobre la matización del alcance de las acciones de los procedimientos, su adaptación a documentos normativos reglamentarios o la facilitación de guías/catálogos que permitan una cumplimentación más pautada de estos procedimientos.

Asimismo, se han realizado numerosas acciones comerciales con empresas nacionales e internacionales de producción y/o transportes, asociaciones profesionales de fabricación de vehículos, productos químicos y bienes de equipo, compañías navieras, clústeres logísticos, forwarders y demás actores logísticos para poder conocer sus necesidades de recursos de transporte en el seno del Corredor Atlántico, incluso de posibles derivaciones de este a otros corredores, con el fin último de desarrollar proyectos viable de transporte en Europa.

Así se han mantenido además diversas reuniones y encuentros con otros entes de similares características a las nuestras para la oportuna coordinación de esfuerzos en el ámbito de la mejora de las infraestructuras que puedan generar, en el corto y medio plazo mejoras sustanciales de las capacidades de transporte ferroviario en el ámbito del corredor.

8.3. Alianzas de éxito¹⁹²

8.3.1. Patrimonio y Urbanismo

Principales Hitos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Proyecto Madrid Nuevo Norte. • Nuevo Complejo ferroviario de Atocha. • Informes Patrimoniales-Urbanísticos • Informes de reversión 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> • No se han identificado 	Contribución a los ODS:
		 
Nuestros compromisos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Competencias urbanísticas supeditadas a la actividad de los terceros que ostentan dichas competencias, ya sean Ayuntamientos o Comunidades Autónomas. • Informes de reversión, competencias e instrucción de los expedientes corresponden al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. 		

Adif se encarga de la gestión y administración del patrimonio inmobiliario de su titularidad con el fin último de que tengan un impacto positivo en las comunidades las que se encuentran, generando un valor compartido que repercuta en un beneficio para toda la sociedad. De esta forma, contribuyen al desarrollo sostenible del sistema ferroviario y a su integración urbanístico-ferroviaria en las ciudades, en línea con las políticas marcadas por las instituciones competentes.

El **Proyecto de Madrid Nuevo Norte** permitirá la eliminación de la barrera urbana que supone hoy día la playa de vías de la estación de Chamartín, al cubrirlas generando un nuevo parque a cota urbana. Permitirá la total integración de la nueva estación de Chamartín Clara Campoamor en su entorno urbano, mejorando la accesibilidad a la misma. También permitirá los diferentes intercambios entre diferentes modos de transporte, convirtiéndose la futura estación en el polo dinamizador del Proyecto MNN.

Además, Adif es la EPE encargada de llevar a cabo el Proyecto y la ejecución de la Nueva Estación de Chamartín Clara Campoamor, para lo que recientemente se ha adjudicado un concurso internacional en el que se han tenido en cuenta los mayores estándares de sostenibilidad.

Durante 2023, se ha llevado a cabo una actualización y mantenimiento del **Inventario de Bienes Inmuebles**, actuando sobre **312 Unidades** de Inventario dentro del programa anual.

Los **proyectos destacados** durante el ejercicio 2023 son los siguientes:

- **Madrid Nuevo Norte:** Continúa el proceso de ejecución del planeamiento de los sectores de la MP del PGOUM en el ámbito de MNN.

¹⁹² Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Orientación a Resultados, Objetivo 6 (POAR-OE6); Pilar Servicios, Objetivo 4 (PSERV-OE4);**

Se trabaja en colaboración con RENFE-Operadora, CreaMNN, Registros de la Propiedad y el Ayuntamiento de Madrid para regularizar registralmente suelos ferroviarios e inscribir aprovechamientos urbanísticos, todo lo cual ha supuesto la elaboración y presentación de **40 certificaciones administrativas**.

Se adjudicó en enero el **Concurso Internacional** para el diseño de la remodelación de la estación a la propuesta presentada por Esteyco, UNStudio y b720 Arquitectura "Chamartín Ecosistema Abierto".

Las Obras de Urbanización Anticipada han concluido a lo largo de 2023, y se inició la redacción del Proyecto Constructivo Cubrimiento de la Cabecera Norte.

Además, se ha avanzado en la redacción del PPRI del APR 05.10 Estación de Chamartín y se han firmado acuerdos de prórroga para extender el Convenio a la redacción del Proyecto de Construcción del Cubrimiento de la Cabecera Sur de Chamartín y el plazo para el otorgamiento de escrituras.

En noviembre de 2023 se ha entregado la primera maqueta de los cuatro Anteproyectos de Urbanización, Estación, Terciario Lucrativo y Global-Plan de Etapas.

En 2023, se tramitaron fichas de desafección, quedando pendiente completar este proceso en 2024. La Comisión Gestora del APE 08.20, constituida en 2021, presentará la Iniciativa Urbanística, Malmea-San Roque-Tres Olivos, en el segundo semestre de 2024, mismo periodo en el que la Comisión Gestora del APE 05.31 presentará también la Iniciativa Urbanística Centro de Negocios – Chamartín.

Por último, el Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 28/11/2023 acordó estimar la iniciativa para la gestión urbanística del APE 08.21 "Las Tablas Oeste".

- **Nuevo Complejo Ferroviario de Atocha:** Participación en la adecuación del planeamiento del "Nuevo Complejo Ferroviario de la estación de Atocha (Madrid).

Se ha avanzado en el **Anteproyecto de la fase 3**, que abarca la "Conexión de gran capacidad, ampliación de Cercanías y vestíbulos este de Atocha". Se ha coordinado un grupo de trabajo con el Área de Gobierno de Desarrollo Urbano del Ayuntamiento de Madrid para preparar y tramitar una modificación del PGOUM. Además, se ha participado activamente en la **Fase 4** correspondiente a la MPG y el Plan Especial del APR 02.14, en colaboración con la Dirección de Proyectos de Alta Velocidad, que está llevando a cabo el encargo.

GESTIÓN URBANÍSTICA

- **Convenios y protocolos:** Durante 2023, la Dirección de Patrimonio y Urbanismo ha participado en la **firma de 11 Convenios y Protocolos**. En ocho de ellos, donde ha sido el Área Proponente, la DPU ha liderado la negociación y tramitación directa. Estos incluyen acuerdos con ciudades como Almería, Murcia, Alicante, Ponferrada, Huesca, Madrid (con una adenda para la redacción del Proyecto Constructivo de Pilas y Pilotes), Caspe (con una adenda) y Tres Cantos. En los convenios restantes, la DPU ha colaborado como área asesora, brindando asesoramiento en temas patrimoniales y urbanísticos a otras Direcciones.
- **Informes a planeamiento e Informes patrimoniales y urbanísticos:** En el año 2023, la Dirección de Patrimonio y Urbanismo gestionó un total de **553 informes relacionados con planeamiento urbanístico**, sugerencias y/o alegaciones a diversos instrumentos de planeamiento. Además, se tramitaron **352 informes patrimoniales-urbanísticos**, lo que representó un notable aumento con respecto al año anterior. Este incremento se debió

principalmente al aumento significativo de informes urbanístico-patrimoniales solicitados por otras áreas de la empresa, superando los 200 informes realizados en el año 2022. Este aumento ha requerido un esfuerzo adicional por parte de la organización de la Dirección de Patrimonio y Urbanismo.

- **Asesoramiento patrimonial y urbanístico a otras áreas de la empresa:** Se ha llevado a cabo la elaboración de informes y la participación activa en numerosas reuniones con el propósito de brindar asesoramiento a diversas áreas, como Proyectos de Alta Velocidad o de Red Convencional, en relación con fórmulas urbanístico-patrimoniales que faciliten la integración del ferrocarril en entornos urbanos. También se ha proporcionado asesoría al área de Servicios Logísticos, contribuyendo en la redacción y tramitación de Proyectos de Delimitación de las Zonas de Servicio Ferroviario y los correspondientes planes especiales necesarios para su tramitación municipal, con el objetivo de optimizarla gestión de sus terminales.
- **Seguimiento de Sociedades Mixtas:** Se ha realizado el **seguimiento de 14 Sociedades Mixtas** desde la perspectiva de las competencias patrimoniales y urbanísticas. Durante este proceso, se han analizado diversos proyectos y planes urbanísticos de estas sociedades, presentando alegaciones al planeamiento en trámite. Como resultado de estas actividades, se han generado **21 informes de seguimiento**. Además, se ha participado activamente en más de **35 reuniones** con los distintos grupos técnicos establecidos para este propósito y en las respectivas Comisiones de Seguimiento de las mencionadas Sociedades.

PROCESOS DE ACTUACIONES ADMINISTRATIVAS

- **Procedimiento de reducción de zona de dominio público y de la línea límite de edificación:** Tramitación de **28 solicitudes de reducción**, de las cuales **4 son de zona de dominio público y 24 de línea límite de edificación**.
- **Colaboración con el MITMA en los procedimientos de reversión:** Están en tramitación **88 expedientes de reversión**, entre los que destacan los informes relativos al ejercicio de dicho derecho en actuaciones tan importantes como Madrid-Chamartín y Madrid-Fuencarral.
- **Propuestas al Comité de Dirección y al Consejo de Administración de Adif y Adif AV:** Destaca la presentación al Comité y al Consejo del **Convenio de Colaboración para la coordinación, financiación y ejecución de las actuaciones singulares previstas en la modificación del PGOU en el ámbito del desarrollo Madrid Nuevo Norte**. En este sentido, previo a su transmisión a *CreaMNN* se han tramitado un total de **8 propuestas de innecesariedad y desafectación** tanto en el recinto de Fuencarral como en el de Chamartín sobre una superficie total de **196.641,96 m²**. Asimismo, al objeto de depurar derechos de reversión se han tramitado **2 propuestas de innecesariedad y desafectación** sobre una superficie total de **25.688 m²**.

Por otra parte, y al objeto de su transmisión a la Sociedad Zaragoza Alta Velocidad, S.A., se ha tramitado una propuesta de enajenación de una parcela de suelo urbano no consolidado de **24.011,60 m²** y de los aprovechamientos urbanísticos atribuidos a otra parcela de suelo urbano no consolidado de **11.903,60 m²**.

En cuanto a la tramitación de **Convenios**, se han **tramitado 8 propuestas** al Comité de Dirección para la iniciación de los trámites de negociación de los mismos afectando a los TT.MM de **Cuenca, Tres Cantos, Huesca, Ponferrada, Sant Feliu de Llobregat,**

Barcelona, Montgat y Caspe. Al Comité de Dirección y posteriormente al Consejo de Administración se han tramitado un total de **6 Convenios** para su conformidad y autorización de firma, afectados a los TT.MM de **Ponferrada, Tres Cantos, Huesca, Madrid** (Convenio pilas y pilotes), **Caspe y Sant Feliu de Llobregat.**

- **Ofrecimientos reversionales**

Algunas de las anteriores actuaciones administrativas han dado lugar a la necesidad de depurar derechos de reversión, por lo que se han notificado a los titulares expropiados o a sus causahabientes las **declaraciones de innecesidad y desafectación**, realizándose su ofrecimiento reversional, de una superficie de **25.688 m²**.

- **Regularización catastral de terrenos titularidad de Adif y Adif AV:** En 2023, se ha catastrado o **regularizado una superficie total de 1.900.000 m²**, habiéndose incluido terrenos situados todos dentro la CCAA de Madrid.

Al mismo tiempo, se han iniciado un procedimiento piloto con la Gerencia de Catastro de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, a fin de realizar la regularización catastral de terreno aún no catastrados, sin afectar a terceros, en el término municipal de Talavera de la Reina.



- **Actuaciones registrales: actuaciones de inmatriculación y de otro tipo de inscripciones registrales en los Registros de la Propiedad competentes**, utilizando los diferentes medios facilitados por la Ley Hipotecaria, destacando en 2023 la inscripción de distintas segregaciones de parcelas patrimoniales de las demaniales, así como distintas operaciones de división y agrupación de fincas, e inscripción de aprovechamientos urbanísticos, en las estaciones de Chamartín y Fuencarral, Igualmente se han **inmatriculado terrenos de Adif y Adif AV** en otros términos municipales como Barcelona, Zaragoza, Gandía, Bilbao o Alhama de Murcia.

8.3.2. Sociedades de integración ferroviaria¹⁹³

Principales Hitos:

- Suscripción del **Convenio para la Ejecución de las obras de segunda fase de la integración del FFCC en Almería.**
- Suscripción del **Protocolo para la integración del FFCC en Cartagena.**
- Acuerdo de **extinción y liquidación del convenio de colaboración** entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Almería, Adif y Renfe - Operadora, para la integración urbana del ferrocarril en la ciudad de Almería.
- **Suscripción de la Adenda al Acuerdo de transmisión de activos** correspondientes a las obras de la variante este, de los accesos a **Valladolid** e integración urbana de su R.A.F.
- Acuerdo de **extinción y liquidación** de la Adenda al acuerdo marco regulador de las relaciones de la **sociedad "Barcelona Sagrera alta Velocitat, S.A."**.
- Acuerdo de **regularización de los pagos** realizados en virtud de la adenda al acuerdo marco regulador de las relaciones de la **sociedad "Barcelona Sagrera alta Velocitat, S.A."**.
- Acuerdo de **regularización de los pagos** realizados en virtud de la adenda al acuerdo marco regulador de las relaciones de la **sociedad "Barcelona Sagrera alta Velocitat, S.A."**.
- **Suscripción del Préstamo Participativo** anualidad 2023 del plan de integración de Murcia y Valladolid y adecuación de los vencimientos de los préstamos otorgados a las sociedades de Valencia Parque Central, Logroño Integración del Ferrocarril y Zaragoza Alta Velocidad.

¹⁹³ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicios, Objetivo 4 (PSEV-OE4)**

<ul style="list-style-type: none"> • Colaboración con otras áreas de la E.P.E. en el desarrollo de las actuaciones en el marco de las operaciones de integración en Alicante, Valencia y Sant Andreu Comtal. 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> • Riesgos reputacionales: operaciones complejas que involucran a diferentes actores, pudiendo provocar falta de coordinación, derivando en una pérdida de reputación. 	Contribución a los ODS:  
Nuestros compromisos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Análisis y propuesta para la liquidación de algunas sociedades de integración. • Planificación del calendario anual para la celebración de las comisiones técnicas en el ámbito de las sociedades de integración. • Instrumentar y regularizar los compromisos económicos adquiridos en los planes de integración de Alicante, Barcelona, Cartagena, Murcia, Valencia y Valladolid. • Suscripción del Convenio para la integración del FFCC en Olabeaga (Bilbao), Cartagena y Gijón. • Instrumentar los compromisos económicos para los Planes de integración en Olabeaga (Bilbao), Gijón y Vitoria. • Adecuar el vencimiento de los préstamos participativos otorgados a Valencia, Logroño y Gijón. 		

A través de la **coordinación con las distintas Sociedades de Integración** participadas por Adif, se lleva a cabo el desarrollo de las operaciones de integración del FFCC en las ciudades. Adif lleva a cabo las siguientes aportaciones que contribuyen a la sostenibilidad económica:

- Colaboración en el control y seguimiento del riesgo asumido por Adif en las operaciones de financiación, refinanciación y/o reestructuración bancaria de las sociedades de integración.
- Supervisión del estado y desarrollo de los Convenios de las Sociedades de Integración en relación con las relaciones contractuales que estas Sociedades mantienen con Adif mediante un control y seguimiento exhaustivos.
- Realización de la coordinación interna con las Sociedades de Integración para la elaboración de los análisis de viabilidad económico-financiera de las actuaciones a desarrollar en el marco de las Sociedades.
- Contribución a la puesta en explotación de infraestructuras ferroviarias y de integración del ferrocarril en distintas áreas urbanas dando el impulso y la colaboración institucional para su consecución.

Vinculado al **Objetivo Estratégico 4 (OE.4): "Aumentar el valor de los activos colaborando con los grupos de interés"**, en la Dirección de Operaciones de Integración y Grupo Societario hemos establecido para 2023 los siguientes objetivos de área:

- Redacción de protocolos/convenios en el marco de las Sociedades de Integración. Solicitud de autorización de la suscripción de tres protocolos/convenios ante el Comité de Adif AV.
- Seguimiento de la actuación del Canal de Acceso Valencia. Fase 3. Seguimiento y coordinación con todos los implicados en la actuación del desarrollo de la misma.

La coordinación y el seguimiento de estas operaciones de integración permiten identificar los posibles riesgos para poder adoptar decisiones ajusten o modifiquen las actuaciones a desarrollar, con el objetivo de reducir los riesgos y contribuir a la sostenibilidad económica de Adif

Respecto a las **actuaciones, competencias y obligaciones adquiridas en los convenios suscritos**, hay que destacar:

- Adenda al acuerdo de transmisión de activos ferroviarios a Adif y Adif AV, de 12 de noviembre de 2018, correspondientes a las obras de la Variante Este. Plataforma (túnel polígono San Cristóbal), de los accesos a Valladolid e integración urbana de su R.A.F. Adenda que regulariza la valoración de activos transferidos a Adif y ADIF AV según el Convenio de noviembre de 2017.
- Protocolo para la integración del ferrocarril en Cartagena entre varias entidades.
- Acuerdo de extinción y liquidación de convenios para la integración urbana del ferrocarril en Almería.
- Convenio para ejecución y financiación de la segunda fase de integración del ferrocarril en Almería.
- Acuerdo de transmisión de activos ferroviarios a Adif y Adif AV correspondientes a las obras de los accesos de Valladolid e integración urbana de su R.A.F.

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Convenios, acuerdos, protocolos de integración con las sociedades de Integración en las que participa Adif ¹⁹⁴	205	214	218

El indicador que nos permite ofrecer un reflejo del impulso de estas actuaciones de Integración urbana se refiere a la Inversión ejecutada por las Sociedades de Integración y sus socios en las operaciones de integración urbana del ferrocarril. En 2023 la cifra estipulada como meta en relación con la inversión ejecutada acumulada en actuaciones de integración en ha ascendido a 4.875,42 M€¹⁹⁵.

Indicar, además, que, durante el ejercicio 2023, en el marco de estas sociedades de integración y en colaboración con otras áreas de Adif – Alta Velocidad, MITMS, Ayuntamientos y Comunidades Autónomas, se han constituido **grupos de trabajo técnicos** que se han venido reuniendo a lo largo del año y desarrollado diversos trabajos de redacción de planes y proyectos y ejecución de obras en el ámbito urbanístico y ferroviario. Asimismo, se han suscrito diversos

¹⁹⁴ Dato acumulado. El cómputo realizado en años anteriores puede sufrir modificaciones al alza en años sucesivos debido a la tramitación definitiva de nuevos convenios.

¹⁹⁵ Dato agregado para Adif y Adif AV, considera las aportaciones de Adif, Adif AV y del resto de las entidades o administraciones participantes en las operaciones de integración derivadas de los Convenios suscritos. Los datos de anteriores ejercicios pueden variar al tratarse de un importe acumulado cuyo cierre definitivo se produce a lo largo del ejercicio siguiente y se da el caso de que al cierre del Informe de Gestión no se cuenta aún con el importe definitivo.

documentos como, por ejemplo, el Convenio para la integración del ferrocarril, fase 2, en Almería o el Protocolo para la integración del ferrocarril en la ciudad de Cartagena.

Asimismo, desde el punto de vista del **buen gobierno** llevado a cabo para la **adecuación financiera de las sociedades de integración**, como se ha indicado anteriormente, en el ejercicio 2023, se han instrumentado los contratos necesarios para el cumplimiento de los compromisos económicos adquiridos en los nuevos planes de integración, se han adecuado los vencimientos de los préstamos otorgados a diferentes sociedades y se ha llevado a cabo la regularización de los compromisos económicos en varias ciudades.


El establecimiento de alianzas en Adif, con respecto a las **Operaciones de Integración** en las ciudades, busca potenciar la cohesión social y la vertebración territorial por medio del ferrocarril, coadyuvando en la creación de ciudades más sostenibles en las que el ferrocarril esté perfectamente integrado sin perder la coherencia con el sistema ferroviario nacional y contribuyendo, de este modo con el desarrollo de la red europea y el impulso de intermodalidad.

La **mayor aportación** que ha realizado por parte de este grupo es el seguimiento continuo de la situación económico-financiera de las entidades participadas por la Entidad, especialmente en las sociedades filiales y de integración del ferrocarril, con el fin de detectar cualquier desviación importante que conlleve problemas de estabilidad de la sociedad, y, por ende, riesgo en las inversiones financieras realizadas por Adif, poniendo en riesgo su sostenibilidad.

- Estas sociedades traen causa de convenios suscritos entre el Ministerio de Fomento (actualmente MITMS) y sus E.P.E. y las administraciones autonómicas y locales. Dichos convenios recogen el conjunto de las actuaciones ferroviarias, de integración y urbanísticas necesarias, detallando sus costes y modo de financiación.
- En los últimos años, ha sido necesario hacer revisiones de estas operaciones de integración y materializar acciones basadas en la revisión de los planes de integración planteando nuevas soluciones, adecuación de la financiación, eliminación de endeudamiento externo, puesta en valor de suelos desafectados, etc. En esta línea, y enmarcado en el Plan Estratégico 2030, se está desarrollando un Plan de Acción cuyo objetivo principal es establecer los mecanismos y análisis necesarios para mejorar y optimizar la gestión de las operaciones de integración realizadas en el ámbito de las Sociedades de Integración y, en su caso, proponer medidas alternativas a la gestión de estas operaciones, cuyo objetivo principal es mejorar la integración urbana del ferrocarril mejorando el impacto económico, social y ambiental, así como la movilidad y sostenibilidad de la ciudad.

En este sentido, se realiza la coordinación con las distintas Sociedades de Integración participadas por Adif. Asimismo, se lidera la coordinación y comunicación con dichas sociedades, así como con los organismos regionales y locales que participan en las mismas, contribuyendo a la protección y el diálogo con los grupos de interés de la Entidad y mitigando las posibilidades de que se produzcan y se materialicen riesgos de carácter reputacional.

8.3.3. Grupo Societario¹⁹⁶

Principales Hitos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Participación en más de 75 entidades de carácter muy diverso (sociedades mercantiles, fundaciones, asociaciones, etc.) optimizando la participación de Adif en estas entidades. • Valoración interna de las acciones de las sociedades de integración de cara a la compra por Adif y Adif AV de la participación de Renfe Operadora. • Desarrollo del marco de la racionalización del “Grupo Societario” para desinvertir en aquellas sociedades que no aporten valor a la E.P.E. Se está trabajando en la desinversión en las sociedades de “Barcelona Regional” e Inpasa. • Adif ha dejado de formar parte del Consorcio Canfranc 2000. • Liquidación de las sociedades: “Nuevas Estaciones Comerciales, S.A.” (NECSA), y la sociedad MODEINSA, y se está ultimando la liquidación de Arco Duplo y la Entidad “ConSORCI Urbanístic La Pobla-Renfe”. • Valoración de las acciones de Redalsa para negociar con el resto de los socios privados la adquisición de sus acciones por Adif y Adif Alta Velocidad. • Inicio de negociaciones con Renfe Operadora para acordar la liquidación de Chartertren y Wendy Rail y la asunción de gastos por cada una de las partes. 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> • Riesgos Reputacionales: Transmisión de una imagen inadecuada o distorsionada, que afecte al posicionamiento de la marca Adif AV como entidad bien gestionada, responsable y transparente. 	Contribución a los ODS: 
Nuestros compromisos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Actualización de las instrucciones internas de control del Grupo Societario. • Extinción de Chartertren y Arco Duplo. • Inicio trámites liquidación Wendy Rail. • Desinversión en Inpasa. • Constitución de la SME Valencia Fuente San Luis en colaboración con la Dirección de Servicios Logísticos. • Negociaciones de compra por Adif y Adif Alta Velocidad de las acciones del resto de socios de Redalsa. • Liquidación de León AV y compra de acciones de Renfe Operadora. 		

El “**Plan de Posicionamiento del Grupo Societario**” puesto en marcha con la intención de establecer el papel que desarrolla Adif en las entidades en las que participa, así como determinar la importancia y la necesidad de seguir formando parte de las mismas, analizando las ventajas competitivas, económicas, jurídicas, operativas, sociales, de sostenibilidad y medioambientales que puedan derivarse de ello, ha dado lugar a una iniciativa estratégica dentro del PE2030 denominada: “*Análisis y propuestas para una eficiente participación de Adif y Adif AV en las entidades de sus grupos societarios*”, que contempla distintas acciones y tiene como objetivo

¹⁹⁶ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Orientación a Resultados, Objetivo 6 (POAR-OE6)**

optimizar la participación y la presencia de la Entidad con el objetivo de sacar el máximo beneficio social, económico y sostenible de la participación de Adif.

La Entidad realiza un seguimiento continuo de la situación económico-financiera de las entidades participadas por Adif, con el fin de detectar cualquier desviación que conlleve problemas de estabilidad de la sociedad, y, por ende, riesgo en las inversiones financieras realizadas

Vinculado al **Objetivo Estratégico 6**: “*Velar por que la presencia de Adif en las entidades de las que forman parte aporte sinergias y beneficios en la gestión de ambas E.P.E.*”, en la Dirección de Operaciones de Integración y Grupo Societario se ha establecido para 2023 el siguiente objetivo: “*Impulso a los trámites para mejorar la gestión del Grupo Societario de Adif*”, fijando al menos tres actuaciones para ejecutar desinversiones/actuaciones de compraventa de acciones, entre otras.

Algunas de las **acciones realizadas a destacar** son:

- Valoración de las acciones de Renfe Operadora en las sociedades de integración para su compra por Adif y Adif Alta Velocidad.
- Informe sobre el cumplimiento de acuerdos de los Consejos de Administración, Juntas Generales, Comisiones Ejecutivas y de Auditoría celebrados durante el ejercicio.
- Informe sobre la situación de los deudores contabilizados en Adif procedentes de la extinción de Comfersa y su posible traspaso a fallidos
- Licitaciones en Almería Alta Velocidad: Asesoramiento jurídico para entrega de obras.
- Licitaciones en Palencia Alta Velocidad: Servicio de prevención de riesgos penales.
- Licitaciones en Alta Velocidad Vitoria – Gasteizko Abiadura Handia: Servicio de prevención de riesgos penales.
- Contrataciones de Adif: INECO. Servicios de apoyo técnico en la gestión de la Subdirección de Gestión del Grupo Societario de la Dirección de Operaciones de Integración y Grupo Societario (AC 032/23).
- Desinversión en las sociedades Barcelona Regional e Inpasa: envío al MITMS de informe sobre la desinversión para informe favorable de la Comisión delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.
- Liquidación de Necsa: Comprobación de saldos deudores y acreedores previos a balance de liquidación y del contrato de cesión de crédito entre Adif y Adif Alta Velocidad. Sociedad liquidada en 2023.
- Liquidación Arco Duplo: Trámites para la cancelación de un aval bancario con Adif previo a la elaboración del balance final de liquidación y celebración de la Junta General para adoptar el acuerdo de liquidación.
- Análisis de la posibilidad de participación de Adif en el Consorcio Enylux.
- Seguimiento y control de los seguros de administradores y consejeros contratados por las sociedades de integración
- Seguimiento del cumplimiento de la Ley de Transparencia por las entidades del Grupo Societario.
- Seguimiento de la implantación del Compliance por las entidades del Grupo Societario.

- Control de la rendición de información al TCU, por parte de las sociedades filiales y de integración, sobre contratos firmados en el ejercicio.
- Revisión de las memorias de las cuentas anuales de las entidades del Grupo Societario previamente a su aprobación por sus órganos de administración.
- Seguimiento de la auditorías específicas y recomendaciones del TCU y la IGAE a las Sociedades de Integración.

8.4. Licitaciones realizadas

A continuación, se incluye información detallada de la actividad de Contratación durante el ejercicio 2023:

Cuadro resumen licitaciones 2023

	Nº Encargos Medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Licitaciones ¹⁹⁷	Importe Total Licitado ¹⁹⁸
Importe en millones € (IVA no incluido)				
DIRECCIÓN				
Dir. De Mantenimiento de Red Convencional	38	70,31	476	1.594,85
Dir. De Operaciones de Alta Velocidad	15	26,17	139	1.009,80
Dir. De Servicios Logísticos	2	0,18	85	56,67
Dir. De Estaciones de Viajeros (R.C. y A.V.)	29	9,26	317	94,66
Dir. Transformación Digital y Sistemas	6	4,68	73	30,12
Dir. Gral. de Circulación y Gestión de Capacidad	1	0,28	51	10,88
D.G. Gestión de Personas	3	2,88	185	19,30
Dir. De Protección y Seguridad	2	0,97	21	2,87
Resto	33	17,61	207	65,84
Totales	129	132,34	1.554	2.884,99

Cuadro resumen licitaciones 2022

	Nº Encargos Medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Licitaciones ¹⁹⁹	Importe Total Licitado ²⁰⁰
Importe en millones € (IVA no incluido)				
DIRECCIÓN				
Dir. De Mantenimiento de Red Convencional	44	68,600	523	1.462,83
Dir. De Operaciones de Alta Velocidad	16	62,860	86	1.231,10
Dir. De Servicios Logísticos	4	0,380	118	122,55
Dir. De Estaciones de Viajeros (R.C. y A.V.)	29	7,280	363	102,21

¹⁹⁷ Incluidos los encargos

¹⁹⁸ Incluidos los encargos

¹⁹⁹ Incluidos los encargos

²⁰⁰ Incluidos los encargos

Dir. Transformación Digital y Sistemas	2	2,720	62	49,93
Dir. Gral. de Circulación y Gestión de Capacidad	7	4,730	75	31,28
D.G. Gestión de Personas	1	0,250	229	22,91
Dir. De Protección y Seguridad	1	2,110	22	12,27
Resto	33	12,720	207	60,62
Totales	137	161,650	1.685	3.095,70

Cuadro resumen adjudicaciones 2023

	Nº Encargos Medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Licitaciones ²⁰¹	Importe Total Licitado ²⁰²
Importe en millones € (IVA no incluido)				
DIRECCIÓN				
Dir. De Mantenimiento de Red Convencional	39	75,68	569	1.194,38
Dir. De Operaciones de Alta Velocidad	15	26,16	155	1.500,05
Dir. De Servicios Logísticos	2	0,18	100	51,67
Dir. De Estaciones de Viajeros -R.C. y A.V.-	29	9,26	346	93,68
Dir. Transformación Digital y Sistemas	6	4,68	79	39,04
Dir. Gral. De Circulación y Gestión de Capacidad	1	0,28	48	5,57
D.G. Gestión de Personas	3	2,88	191	25,43
Dir. De Protección y Seguridad	2	0,97	31	2,60
Resto	33	17,61	210	52,17
Totales	130	137,70	1.729	2.964,59

Cuadro resumen adjudicaciones 2022

	Nº Encargos Medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Licitaciones ²⁰³	Importe Total Licitado ²⁰⁴
Importe en millones € (IVA no incluido)				
DIRECCIÓN				
Dir. De Mantenimiento de Red Convencional	46	76,880	727	1.844,89
Dir. De Operaciones de Alta Velocidad	18	64,020	84	503,06
Dir. De Servicios Logísticos	4	0,380	118	152,24
Dir. De Estaciones de Viajeros -R.C. y A.V.-	29	7,250	401	96,39
Dir. Transformación Digital y Sistemas	2	2,720	79	74,70
Dir. Gral. De Circulación y Gestión de Capacidad	7	4,730	82	30,04
D.G. Gestión de Personas	1	0,250	238	18,63

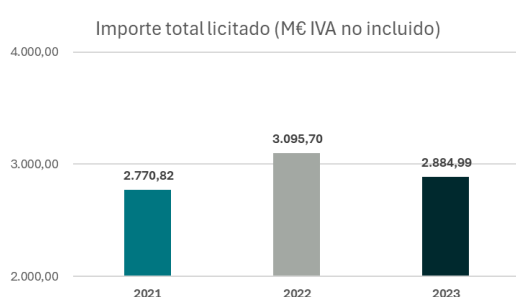
²⁰¹ Incluidos los encargos

²⁰² Incluidos los encargos

²⁰³ Incluidos los encargos

²⁰⁴ Incluidos los encargos

	Nº Encargos Medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Licitaciones ²⁰³	Importe Total Licitado ²⁰⁴
Importe en millones € (IVA no incluido)				
DIRECCIÓN				
Dir. De Protección y Seguridad	1	2,110	27	178,61
Resto	33	12,700	221	42,76
Totales	141	171,040	1.977	2.941,32



Cuadro resumen licitaciones por procedimiento 2023

Importe sin IVA en millones de €

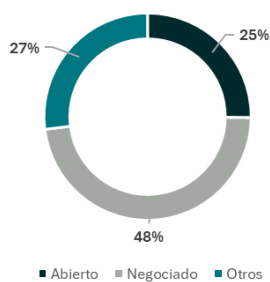
Procedimiento / Criterio	Nº Expedientes	Importes	% Imp
Abierto	391	2.441,22	84,6
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	286	2.152,77	74,6
• Precio (un criterio)	105	288,45	10,0
Restringido	0	0,00	0,0%
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	0	0,00	0,0%
• Precio (un criterio)	0	0,00	0,0%
Negociado	744	142,78	4,9%
• Con Publicidad	0	0,00	0,0%
• Sin Publicidad	69	133,77	4,6%
- Emergencias	0	0,00	0,0%
- Vinculación tecnológica	51	126,33	4,4%
- Otras Causas	18	7,44	0,2%
• Contratos Menores	675	9,01	0,3%
Pedidos contra Ac. Marco	290	168,66	5,8%
Total Licitado	1.425	2.752,66	95,3%
Encargos a Medios Propios	129	132,24	4,7%
TOTALES	1.554	2.884,90	100,0%

Cuadro resumen licitaciones por procedimiento 2022

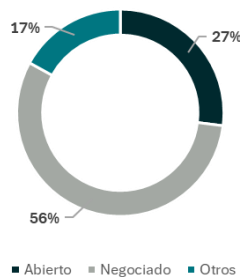
Importe sin IVA en millones de €

Procedimiento / Criterio	Nº Expedientes	Importes	% Imp
Abierto	417	2.647,81	85,6%
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	299	2.335,32	75,5%
• Precio (un criterio)	118	312,49	10,1%
Restringido	0	0,00	0,0%
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	0	0,00	0,0%
• Precio (un criterio)	0	0,00	0,0%
Negociado	867	204,46	6,6%
• Con Publicidad	0	0,00	0,0%
• Sin Publicidad	87	194,09	6,2%
- Emergencias	11	10,24	0,3%
- Vinculación tecnológica	56	107,79	3,5%
- Otras Causas	20	76,06	2,4%
• Contratos Menores	780	10,37	0,3%
Pedidos contra Ac. Marco	264	81,78	2,6%
Total Licitado	1.548	2.934,04	94,8%
Encargos a Medios Propios	137	161,66	5,2%
TOTALES	1.685	3.095,70	100,0%

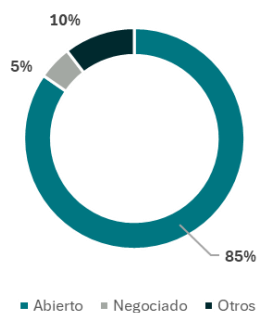
Distribución Total expedientes de licitación (ejercicio 2023)



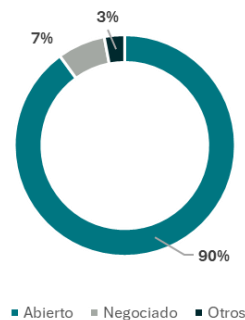
Distribución Total expedientes de licitación (ejercicio 2022)




Distribución del Importe total licitado (millones € IVA no incluido - ejercicio 2023)



Distribución del Importe total licitado (millones € IVA no incluido - ejercicio 2022)



8.5. Fondos MRR aplicables ²⁰⁵

Principales Hitos:		
<ul style="list-style-type: none"> Contribuir a una financiación sostenible Monitorizar la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) Cumplimiento del importe de adjudicaciones 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> Riesgo reputacional y económico: incumplimiento de Hitos y Objetivos (retraso en la ejecución de actuaciones) y, por tanto, pérdida efectiva de la financiación europea, imposición de sanciones y un impacto reputacional y social desfavorable. 	Contribución a los ODS:
		
Nuestros compromisos:		
<ul style="list-style-type: none"> Contribuir a una financiación sostenible. Para el período 2021-2027, avanzar en las prioridades explicitadas en cada uno de los fondos europeos (fondos FEDER y CEF). Seguir monitorizando la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR). Conseguir, desde el punto de vista económico, 1.500 millones de euros en adjudicaciones en la línea de inversión C1. I3 (hito CID 17) y 293 millones de euros ejecutados en la línea de inversión C6. I3 (hito CID 96). Desde el punto de vista físico, cerrar el ejercicio con 335 km. nuevos o mejorados en la línea de inversión C6. I1 (hito 86) y 347 km. nuevos o mejorados en la línea de inversión C6. I2 (hito 89). Gestión de los fondos MRR en los componentes que afectan a estaciones. 		

En 2023, Adif y Adif AV continuaron el camino emprendido en 2021 en cuanto a inversión directa al ferrocarril mediante los fondos europeos *Next Generation EU*; concretamente, a través del MRR, cofinanciando la ejecución de diversos proyectos y catalizando el impacto que genera en la sociedad, por su contribución a la transición ecológica y a la cohesión social y territorial que aportan las infraestructuras y la gestión eficiente de las mismas.

Adif gestiona y supervisa las actuaciones financiadas o cofinanciadas con fondos europeos, haciendo hincapié en el etiquetado ecológico y en el principio de no causar perjuicio significativo (DNSH, por sus siglas en inglés), especialmente en todo lo relacionado con los fondos MRR. Por tanto, el objetivo de Adif no se circunscribe solamente a la obtención de fuentes de financiación eficaces y eficientes, sino que deben ser sostenibles en el tiempo y cumplir con unos determinados criterios para que sea catalogadas como sostenibles.

En 2023 se han solicitado ayudas por un importe de **250 millones de euros** dentro de los **fondos FEDER y CEF**; y se han concedido, también dentro de estos fondos, un total de **555 millones de euros**.

²⁰⁵ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Orientación a Resultados, Objetivo 2 (POAR-OE2)**

En el contexto de **fondos MRR** cabe destacar que se ha realizado la firma de los certificados de cumplimiento para el cuarto desembolso de los Hitos y Objetivos (H/O) núm. 85, 88 y 95. Adif y Adif AV han certificado un importe adjudicado (valor a fecha de cumplimiento real) de 1.596,6 millones de euros para el **Hito 85**; de 727,5 millones de euros para el **Hito 88** y de 294,2 millones de euros para el **Hito 95**; lo cual significa un grado de cumplimiento del 114%, 103,8% y 154,1%, respectivamente.

Con respecto a la ejecución del **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR)**, para 2023, el cumplimiento de Hitos y Objetivos ha estado focalizado en la línea de inversión C1. I3. Desde el punto de vista económico había que alcanzar, a junio de 2023, un importe de adjudicación de 1.160 millones de euros (Hito 17.1), habiéndose conseguido a esa fecha 1.380 millones de euros y un grado de cumplimiento de casi el 119%. Por el lado de los compromisos de carácter físico, había que lograr, a finales de 2023, 200 km. ejecutados y 20 estaciones mejoradas (Hitos 14 y 16, respectivamente). El ejercicio se ha cerrado con 233,1 km. ejecutados y 22 estaciones mejoradas, un 116,6% y un 110%, respectivamente, de grado de cumplimiento-

Seguimiento de cumplimiento de hitos y objetivos a Dic 2023

Adif y Adif AV

Hito	C1 I3		
	17.1	14	16
Fecha de Objetivo	30/06/2023	31/12/2023	31/12/2023
Unidad	Miles €	Kms	Nº Estaciones
Valor Objetivo	1.160.000	200	20
Valor Real	1.416.007	233,1	22
%	122,07%	116,55%	110,00%
Cumple	SI	SI	SI

Obras MRR Componentes C1.13, C6.11, C6.12 y C6.13

	Total, MRR Adif	Verificado DNSH para hito económico Adif	Verificado DNSH para hito físico Adif
Obras adjudicadas hasta 31/12/23	182	158	-
Obras adjudicadas ejercicio 2023	34	16	-
Obras recepcionadas hasta 31/12/23	45	-	35
Obras recepcionadas ejercicio 2023	26	-	17

8.6. Innovación y desarrollo²⁰⁶

²⁰⁶ Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Orientación a Resultados, Objetivo 7 (POAR-OE7)**

Principales Hitos:

- Inicio de la participación en los proyectos emblemáticos del partenariado **Europe's Rail Joint Undertaking (EU-Rail JU)**. Se trata de seis (6) proyectos de I+D+i de alto nivel técnico y con la participación de todos los miembros fundadores de este partenariado. Adif lidera uno de ellos, concretamente, el proyecto FP3-IAM4RAIL.
- Desarrollo de la **jornada de intraemprendimiento interno Adif Talento 2022-23**.
- Lanzamiento de la contratación del **proyecto de I+D+i TRACK VIEW**.
- Finalización del desarrollo del **nuevo sistema técnico de ancho variable para vagones de mercancías**.
- Materialización de la **Cátedra ADIF en la Universidad Politécnica de Madrid**.
- Materialización de la continuidad de la **colaboración entre ADIF y la Universidad Complutense de Madrid** (a través del Instituto de Magnetismo Aplicado, IMA).
- Finalización del plan de **potenciación del Centro de Tecnologías Ferroviarias**.

Riesgos y oportunidad

Oportunidades:

- En el marco del partenariado *Europe's Rail Joint Undertaking (EU-Rail JU)*, el desarrollo de nuevas tecnologías en un entorno colaborativo con los principales agentes ferroviarios europeos

Riesgos:

- En el marco del partenariado *Europe's Rail Joint Undertaking (EU-Rail JU)*, la falta de recursos humanos de Adif que participan en dicha iniciativa. Este aspecto se ha mitigado durante 2023 mediante la contratación de recursos externos.
- En el marco de la gestión de intangibles, la no protección o actualización de los registros de propiedad. Siguen en marcha las medidas implantadas el año anterior para limitar el alcance de este riesgo (control permanente de la cartera de activos intangibles).
- En el marco del desarrollo de proyectos de I+D+i, la posible afección a la operación o la seguridad derivada de los prototipos tecnológicos que se instalan en la infraestructura. Este aspecto es objeto de control en los comités de significatividad y de aplicación del MCS correspondientes.

Contribución a los ODS:



Nuestros compromisos:

- **Proyectos de I+D+i:** Finalizar los ensayos con el nuevo prototipo de clase 2-A en la estación de Villacañas y desarrollar la especificación técnica de dicho sistema; implementar ensayos con una

nueva tecnología de detección de carril roto; iniciar el proyecto *TRACK VIEW* y gestionar demostradores técnicos asociados al proyecto ERJU FP3-IAM4RAIL.

- **Innovación Abierta:** Establecer una Cátedra Adif en la Universidad de Málaga; participar en eventos de innovación; identificar empresas de valor añadido a través del instrumento "Radar Empresas"; llevar a cabo una nueva edición del programa de emprendimiento interno Adif Talento 2022-23.
- **Estrategia de Adif en EU-Rail JU:** Continuar desarrollando proyectos emblemáticos en este partenariado.
- **Desarrollo y despliegue de la tecnología de Ancho Variable de Mercancías:** Certificar la tecnología según TSI y ejecutar una estrategia de implantación.
- **Adaptación e integración del Hidrógeno como nuevo vector energético a la RFIG:** Realización de nuevos ensayos en vía con el tren prototipo (zona de Madrid y Galicia); lanzamiento de nuevos proyectos basados en hidrógeno; estrategia de implantación.
- **Plan de Impulso para el Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTF):** Incorporar nuevas entidades y presentar los retos de innovación para el año 2024; presentación de los retos de innovación para el año 2024.
- **Desarrollo del sistema ATP ERTMS para líneas ferroviarias no principales:** inicio de los trabajos en campo; inicio de los trabajos en vehículo; estrategia e implantación.

Palancas de transformación

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Expedientes liquidados (liquidaciones tramitadas SAP Contratación) ²⁰⁷	35,75	30,44	27,8
Colaboración e innovación abierta (% ideas y proyectos desarrollados) ²⁰⁸	40	85,42	89,59
Estrategia digital (% adaptación a Office 365 de buzones corporativos y salas de videoconferencias) ²⁰⁹	64,61	74,48	89,59

8.6.1. Gestión de la I+D+i

La I+D+i en Adif y Adif AV engloba dos grandes conceptos. Por un lado, la búsqueda de soluciones, su protección y su difusión, para mejorar la capacidad de la infraestructura ferroviaria en un entorno seguro. Y por otro, el equilibrio óptimo entre las dimensiones económica, social y ambiental para hacer más sostenible la infraestructura ferroviaria.

Los **ámbitos de actuación** de la actividad son los siguientes:

- + Investigación, desarrollo e innovación en nuevas tecnologías ferroviarias de interés para Adif y Adif AV.
- + Colaboración con empresas, centros tecnológicos y universidades, potenciando un modelo de innovación abierta.
- + Elaboración de una estrategia de innovación para Adif y Adif AV.
- + Transferencia interna del conocimiento y de los desarrollos asociados.
- + Gestión de la propiedad industrial e intelectual de Adif y Adif AV, mediante la protección de los resultados de la actividad de I+D+i y la transferencia al mercado.

²⁰⁷ Dato agregado Adif y Adif AV

²⁰⁸ Dato agregado Adif y Adif AV

²⁰⁹ Dato agregado Adif y Adif AV

Es crucial establecer una estrategia sólida para **proteger la propiedad industrial e intelectual**, asegurando así que los resultados de la investigación, desarrollo e innovación (I+D+i) puedan convertirse en herramientas efectivas para el crecimiento empresarial. Al mismo tiempo, es fundamental potenciar los procesos de transferencia interna y externa de conocimiento, agregando valor a ambas entidades y mejorando la eficiencia de la innovación para obtener retornos económicos, ambientales y sociales significativos.

Además, para mantener una posición relevante en el sector, es necesario forjar alianzas estratégicas que faciliten la transferencia de conocimiento. Es crucial participar en los principales foros del ámbito europeo, como *Europe's Rail*, sucesora de Shift2Rail, donde se gestan las nuevas innovaciones para el ferrocarril del futuro. Por lo tanto, es una prioridad formar parte de asociaciones sectoriales y grupos de decisión relevantes, participando activamente en la configuración del presente que define el futuro.

Adif tiene una trayectoria en innovación que arrancó en 2006, siendo la primera gran empresa pública en España en certificarse en 2008 según la **norma UNE 166002 sobre un Sistema de Gestión de I+D+i**. Desde entonces hasta hoy, han transcurrido 17 años desarrollando una actividad constante y en crecimiento continuo, siempre conforme a las expectativas corporativas y a las de los grupos de interés. Dentro del marco de la norma 166002 y el modelo EFQM, Adif persigue proceso de mejora continua en I+D+i:

- + Promoción de un sistema de gestión y auditoría en base a dicha norma.
- + Promoción de la vigilancia tecnológica, la comunicación, la difusión y la formación en I+D+i.
- + Administración y gestión de recursos para garantizar el cumplimiento presupuestario, los objetivos, los plazos y la sostenibilidad de la organización destinada a I+D+i.
- + Búsqueda y análisis de financiación nacional e internacional para incrementar la sostenibilidad económica de la actividad.
- + Elaboración de convenios y acuerdos de colaboración en I+D+i de alto valor añadido.
- + Promoción de la participación de las personas de Adif y Adif AV en iniciativas de innovación, así como en grupos de trabajo en los ámbitos nacional e internacional.
- + Elaboración de convenios de colaboración comercial y acuerdos de transferencia tecnológica de los productos propiedad de Adif.

El **sistema de gestión de I+D+i** se integró en el sistema de gestión de Adif y Adif AV considerando sus procesos específicos dentro del Proceso Estratégico de primer nivel PR-105 Innovación tecnológica. Se trata de los procesos que regulan la gestión de la I+D+i: planificación de proyectos de I+D+i y la selección de ideas y soluciones, el seguimiento de proyectos, la protección y explotación de resultados y la vigilancia tecnológica e inteligencia competitiva. El sistema se completa con el Manual de gestión de I+D+i de Adif y Adif AV, los procedimientos específicos (**Gestión del Buzón de Propuestas de Mejora (BPM)**); Evaluación de los activos de la propiedad industrial protegidos por la Entidad para decidir su renovación o desistimiento; Autorización para tramitar la protección de la propiedad industrial e intelectual y Formalización de la transferencia tecnológica de los activos intangibles generados en

proyectos de innovación; Gestión de las ayudas financieras para la I+D+i) y el procedimiento general de Gestión de retos de la Entidad y la Consulta Preliminar al Mercado. Asimismo, se han desarrollado varias guías, protocolos e instrucciones.

Adif dispone de una **Política de I+D+i** la cual se actualizó en ejercicio anterior.

Se cuenta con un **Plan de Innovación Estratégica (PIE)** con una duración de cuatro (4) años (2022-2025). A finales de 2023 el PIE se ha actualizado considerando diferentes novedades surgidas. El PIE definía en su inicio seis (6) iniciativas estratégicas (IE) que guardan relación e impactan en la actividad a desarrollar por las diferentes áreas de Adif y Adif AV. A finales de 2023 estas iniciativas se han incrementado en una adicional. Todas ellas responden a un objetivo concreto y a un pilar establecido en la arquitectura del Plan: seguridad, servicio, sostenibilidad y orientación a resultados. Para cada iniciativa propuesta, se definen las acciones a llevar a cabo y los indicadores de seguimiento asociados a la misma. Estas **iniciativas** son:

- + Ejecución de proyectos de I+D+i.
- + Potenciación de la innovación abierta.
- + Participación en el programa *Europe's Rail*.
- + Desarrollo de la tecnología de ancho variable en vehículos de mercancías.
- + Adaptación e integración del Hidrógeno en la Red Ferroviaria de interés General (RFIG).
- + Potenciación del Centro de Tecnologías Ferroviarias.
- + Desarrollo de la tecnología de un sistema ATP ERTMS para líneas no principales.



En el **ámbito de la sostenibilidad ambiental**, la actividad de I+D+i gestiona en 2023 **diez (10) iniciativas asociadas a la aplicación de nuevas tecnologías** (siempre desde un punto de vista de la energía):

- **Proyecto de inversión propia SRERA-CEMIT:** Constituye una segunda etapa de la instalación que se planteó años atrás para instalar una instalación de recarga de vehículos eléctricos desde la red de tracción de corriente continua en la estación de Atocha. El objetivo es probar nuevos conceptos de integración de nodos (redes inteligentes) en una red de tracción de corriente continua: el proyecto prioriza el desarrollo de nuevos convertidores electrónicos de potencia para ser empleados en posibles proyectos de extracción de energía de la red de tracción de corriente continua.
- **Grupo de trabajo (UIC) H2TR:** Se desarrollan experiencias conjuntas con otros administradores y operadores ferroviarios en materia de empleo del hidrógeno como nuevo vector energético.
- **Proyecto europeo FCH2RAIL:** Proyecto en curso (financiado por el programa Horizon 2020 de la UE) desde principios de 2021 para la adaptación de un vehículo CIVIA (de Renfe Operadora) a tracción híbrida por hidrógeno. Durante 2023 se han iniciado los recorridos de prueba en la red ferroviaria. En concreto se ha circulado entre Zaragoza y Canfranc y entre Zaragoza y Soria. Adicionalmente se han ido realizando avances en las especificaciones técnicas de la instalación de carga de hidrógeno en tierra, así como estudios específicos de seguridad.
- **Nuevo proyecto nacional Hymпульso:** Financiado por IDAE, en este proyecto Adif actúa como observador (no forma parte del consorcio). Su objetivo es transformar una EMU s/730 a tracción por hidrógeno.
- **Proyecto europeo (ERJU) FP4-RAIL4EARTH:** Es un proyecto multifuncional que desarrolla actividades en varios ámbitos: tracción por hidrógeno, tracción por baterías, Redes inteligentes, almacenamiento de energía y otras actividades en el ámbito energético. En sus paquetes de trabajo WP11 Y 13 se ha incluido un demostrador de Gemelo Digital para la estación de Málaga-María Zambrano. El objetivo del demostrador es desarrollar un gemelo digital enfocado al ahorro energético que integre el modelo BIM y sensores que permitan contrastar el modelo con la realidad.
- Con relación a los **proyectos de Europe's Rail Joint Undertaking**, se han iniciado los proyectos que finalizarán en 2026. No ha habido avances representativos más allá del gran número de líneas de trabajo iniciados.

En todo caso la estrategia debe plantear una metodología de trabajo que permita equilibrar los recursos existentes y, en su caso, el empleo de otros nuevos.

Proyectos realizados por la Entidad

	Ejercicio 2021 ²¹⁰	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Proyectos I+D+i en Marcha	18	30	32
Proyectos I+D+i Cerrados	63	1	1
Proyectos finalizados	1	1	1
Proyectos iniciados	7	19	3

La actividad de desarrollo de los **proyectos de I+D+i** se centra en los siguientes objetivos:

²¹⁰ Datos agregados Adif y Adif AV

- Dar respuesta a las necesidades o retos planteados por las áreas operativas de Adif y Adif AV mediante el desarrollo de proyectos de I+D+i.
- Desarrollar proyectos de I+D+i con una marcada orientación a mejorar la eficiencia del sistema ferroviario, investigando y desarrollando innovación en tecnologías ferroviarias.
- Participar en la colaboración con empresas, universidades, centros tecnológicos e instituciones públicas a través de programas y acuerdos, en un ámbito nacional e internacional.

Los proyectos de I+D+i se desarrollan internamente en base a encomiendas realizadas por otros departamentos o la propia dirección de estrategia empresarial. No se contempla el desarrollo de proyectos que no sigan este proceso previo de encargo.

La gestión de encomiendas se realiza siguiendo el procedimiento establecido que describe la sistemática interna para la gestión de las encomiendas recibidas en la Unidad de Gestión de la I+D+i (UGiDi), asegurando tanto la trazabilidad de las actuaciones como el establecimiento de unos contenidos mínimos en la encomienda resultante.

Durante 2023, la estrategia de innovación, y específicamente el desarrollo de los nuevos proyectos de I+D+i, se ha centrado de manera prioritaria en la transformación digital para integrar nuevas tecnologías en todas las áreas de Adif y Adif AV, cambiando la manera de realizar los distintos procesos internos y aportando valor a los usuarios externos.

Activos intangibles y transferencia tecnológica

El ciclo de la innovación no se cierra al terminar el desarrollo de un proyecto, sino que es necesario realizar también la protección y transferencia de sus resultados. El proceso es eficiente cuando los resultados de la innovación son protegidos con arreglo a las vías que establece la legislación española e internacional: propiedad industrial para patentes, modelos de utilidad, diseños industriales y marcas; y propiedad intelectual para desarrollos de *software* y publicaciones en cualquier formato. Además, según los casos puede ser conveniente recurrir a otras formas de protección que también están contempladas en la ley, como el secreto industrial.

El área del CTF gestiona la **protección de resultados** para todas las áreas de actividad de Adif y Adif AV. Esto implica coordinar y gestionar todos los trámites que hay que realizar para conseguir la protección de un activo, llevar el control de gastos e ingresos, tramitar la documentación de contratación, liquidaciones y ampliaciones de plazo referentes a la protección de resultados, y elaborar el informe de la cartera de activos protegidos.

En relación con la **transferencia de los resultados**, es prioritario que estos resultados sean inicialmente transferidos a la producción de Adif y Adif AV. En cada caso, podrán ser posteriormente transferidos a terceros, siendo aquí donde cobra una relevancia fundamental la transferencia. Deben gestionarse las licencias de explotación a terceros mediante las fórmulas contractuales previstas en el ordenamiento jurídico y según la normativa interna de Adif.

La cartera de activos intangibles de Adif en 2023 se compone de **36 patentes** (1 menos que en 2022), **5 modelos de utilidad**, **10 licencias exclusivas**, **2 diseños industriales**, **9 software**, y **58 registros de marca**. A cierre de 2023, se están **tramitando 8 nuevas marcas**.

Innovación colaborativa

Durante 2023 se ha participado en las siguientes **ferias, foros y reuniones**:

- + Congreso *Emobility World Congress*
- + Foros en la PTFE, MAFEX, RIH y IN MOVE by Railgrup
- + Jornada sobre inteligencia artificial en UDIMA
- + Jornada “*EU Space for innovation in Rail*” organizado por *Europe’s Rail*
- + Jornada sobre “ATO en ERTMS Nivel 2” organizado por ICAI
- + Congreso “*Global Mobility Call*”
- + Congreso *RAIL LIVE*
- + Diferentes jornadas en universidades: Universidad de Zaragoza y UNED

Aquí deben ser consideradas también las reuniones realizadas con empresas mediante la **herramienta “Radar Empresas”**, en la que se ha potenciado la presentación de soluciones y empresas de alto valor añadido.

También ha continuado el trabajo con el clúster de I+D+i Ferroviario “*Railway Innovación Hub*” (RIH), en el Centro de Tecnologías Ferroviarias, así como las empresas allí instaladas. En este sentido se han potenciado reuniones de colaboración y de desarrollo de trabajos.

Innovación abierta y emprendimiento

La estrategia tecnológica de Adif y Adif AV considera una iniciativa estratégica basada en la potenciación del **modelo de innovación abierta**. Esta iniciativa busca desarrollar e implementar un mejor modelo de innovación abierta a través de la colaboración interna, externa y las alianzas estratégicas. A través de la vigilancia tecnológica y la comunicación, pretende poner en valor el capital humano y propiciar un ecosistema que facilite el desarrollo de la I+D+i para que Adif pueda crecer y modernizarse.

El área del Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTF), junto al de vigilancia competitiva y emprendimiento, impulsará el modelo de innovación abierta, no sólo a través de la adhesión de nuevas empresas y organismos al CTF (que representa en sí mismo un ejemplo de estructura de innovación abierta) sino también generando nuevas alianzas externas aprovechando su posición tecnológica y geoestratégica. En este sentido, el área del CTF es también el encargado de gestionar y realizar el seguimiento de convenios y protocolos con otras organizaciones en materia de I+D+i, así como el responsable de participar en ferias y congresos relacionados con la innovación.

El modelo de innovación abierta está permitiendo que Adif y Adif AV puedan hacer más eficiente su proceso innovador, al agilizar su estructura, normalmente rígida y burocrática, y, al mismo tiempo, posibilitando la ejecución de proyectos y actividades orientadas al desarrollo de productos y procesos novedosos.

El **emprendimiento tecnológico**, a través de los propios empleados de la organización o, por ejemplo, a través de los negocios startups de empresas de base muy tecnológica, tienen un impacto positivo en los procesos de innovación abierta corporativa, debiendo potenciar ambas líneas de trabajo en los próximos años. De esta manera, los **objetivos de las acciones** de emprendimiento a realizar en Adif y Adif AV son:

- + **Interno**: Impulsar el modelo de innovación abierta de la organización aprovechando el talento y creatividad de los empleados, consiguiendo su implicación en las **acciones**

de intraemprendimiento y promoviendo una cultura corporativa de apoyo a las nuevas ideas. Para ello es vital tener herramientas que fomenten la creatividad y mecanismos que permitan reconocer las aportaciones individuales y colectivas. En Adif y Adif AV esta herramienta es denominada Adif Talento, siendo el programa principal para promover las nuevas ideas de I+D+i de la organización.

+ **Externo**: Impulsar el modelo de innovación abierta de la organización aumentando las interacciones con diferentes empresas de base tecnológica según se ha indicado, por ejemplo, generando **espacios de co-creación** para difundir los retos de Adif y Adif AV con este tipo de organizaciones. En este apartado se promoverá la herramienta denominada Radar Empresas y que permite interactuar periódicamente con estas organizaciones.

Innovación abierta y emprendimiento

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022 ²¹¹	Ejercicio 2023
Detección de oportunidades mediante el Radar de empresas	ND	31	25
Número de propuestas de proyectos de emprendimiento	ND	53	34
Alianzas innovación abierta (protocolos de colaboración, convenios, contratos pruebas y ensayos, incorporaciones al Centro de Tecnologías Ferroviarias, etc.)	ND	8	5

Centro de Tecnologías Ferroviarias

El Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTF), situado en el Parque Tecnológico de Andalucía en Málaga (*Málaga Tech Park*), es un centro de innovación abierta con el sector ferroviario en el que Adif dispone de la mayor parte de sus recursos en materia de I+D+i. Más allá de sus diferentes espacios y laboratorios, el CTF es un ecosistema de innovación en el que se alinean los intereses y las necesidades de Adif y Adif AV con los recursos de otras organizaciones, potenciando el inicio de actividades conjuntas y coordinadas.

Algunos **hitos** que permiten cuantificar la importancia de la experiencia innovadora de Adif y Adif AV son los siguientes:

- + >140 proyectos de I+D+i emprendidos
- + >45 proyectos transferidos a producción
- + >85 proyectos de inversión propia
- + >280 M€ de presupuesto total movilizado (>80M€ gestionados por Adif)
- + >80 proyectos demostradores en entorno real
- + >30 pruebas de alto nivel en la infraestructura
- + >40 patentes
- + >20 licencias de transferencia tecnológica con empresas
- + >60 especificaciones técnicas y manuales
- + >25 empresas instaladas en el Centro de Tecnologías Ferroviarias de Málaga

El área del CTF centra su actividad en las siguientes **líneas de trabajo específicas**:

²¹¹ Datos agregados Adif y Adif AV

- + Identificación de posibles soluciones tecnológicas a los retos de I+D+i identificados en Adif
- + Desarrollo de proyectos —de I+D+i— de alto valor añadido
- + Creación y gestión de laboratorios e instalaciones de experimentación
- + Control presupuestario de toda la actividad de I+D+i
- + Gestión de la propiedad industrial e intelectual
- + Gestión de las certificaciones y sistemas de calidad de I+D+i, destacando expresamente la norma UNE 166002
- + Difusión, interna y externa, de actuaciones y actividades de I+D+i ferroviaria

Un aporte trascendental del CTF a Adif ha sido —y continúa siendo— la **potenciación de un modelo de innovación abierto**. Este modelo se basa en fórmulas abiertas que incluyen la implicación de suministradores y tecnólogos ajenos a Adif en la búsqueda de soluciones a las necesidades que este plantea. Este aporte se debe gracias a que, en el CTF, además de Adif, están localizados otros agentes externos del sector ferroviario como empresas y clústeres de innovación (actualmente son más de 25). Adif les ofrece todos los servicios del CTF para promover un entorno favorable a la actividad innovadora: oficinas propias, laboratorios e instalaciones de experimentación, espacios comunes, etcétera. En el CTF, además de Adif, están localizados otros agentes externos del sector ferroviario como empresas y clústeres de innovación (sólo pueden desarrollarse actividades exclusivas de I+D+i ferroviario).



Durante 2023, el CTF ha impulsado el modelo de innovación abierta, no sólo a través de la adhesión de nuevas empresas y organismos al CTF sino también generando nuevas alianzas externas aprovechando su posición tecnológica y geoestratégica.

En 2023, los **recursos de experimentación propios** han sido los siguientes:

- + El Laboratorio de Estación, para ensayos de nuevos elementos en andenes (de acceso al tren, de señalización, de guiado o de seguridad entre otros).
- + El nuevo Laboratorio de Sensores de Infraestructura, para supervisar los diferentes sensores instalados en la infraestructura de la RFIG, todos ellos asociados al proceso de digitalización de la infraestructura. Este laboratorio ha seguido potenciándose en 2023.
- + El Instituto de Magnetismo Aplicado (IMA), situado en las Rozas (Madrid) y gestionado mediante un convenio con la Universidad Complutense de Madrid. Es un centro especializado en ciencias físicas, destacando sus investigaciones en el ámbito de la energía eléctrica y los nuevos materiales.
- + El Centro de Pruebas en Vía de Alta Velocidad (CEAV), situado en el kilómetro 64+900 de la Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona, en las proximidades de Brihuega, donde se realizan pruebas de interacción tren-vía a alta velocidad.
- + El Centro de Pruebas de Electrónica de Potencia y Microrredes Eléctricas (CEMI), situado junto a la estación de Madrid-Atocha y en donde se desarrollan pruebas de convertidores electrónicos

de potencia para conexión a la línea de transmisión de corriente continua y demás elementos asociados a nuevas redes inteligentes.

+ El nuevo Centro de Pruebas de Tecnología de Ancho Variable (CETAV), situado en Córdoba y cuya construcción ha sido finalizada en 2023. En este centro se podrán desarrollar ensayos asociados al nuevo sistema de ancho variable para vehículos de mercancías. Es centro dispondrá de una vía de ensayos que también podrá albergar comprobaciones puntuales de diferentes elementos y/o vehículos.



8.6.2. Transformación digital²¹²

Principales Hitos:		
<ul style="list-style-type: none"> • Formalización de los acuerdos marco de transformación digital • Inicio de servicios de la Oficina de Gobierno del Dato y la Oficina de Automatización de Procesos • Implantación de la plataforma IoT corporativa • Ejecución de la iniciativa de implantación de un modelo integral de gestión de activos • Avances en proyecto de convergencia en seguridad IT/OT 		
Principales riesgos y oportunidades:	<ul style="list-style-type: none"> • Sobrecarga de soluciones tecnológicas dispares • Dificultad en la disponibilidad de contratos para desplegar las iniciativas vinculadas al programa de Transformación Digital • No aprovechar convenientemente las oportunidades que ofrece la plataforma de automatización de procesos 	Contribución a los ODS:

²¹² Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Orientación a Resultados, Objetivo 7 (POAR-OE7)**

Nuestros compromisos:

- Despliegue completo de funciones y capacidades de la OTG, incluyendo **herramientas y modelo operativo**, para apoyar la ejecución de **planes de transformación digital**.
- Elaboración de la visión de negocio y **planes de transformación digital para las áreas de mercancías y mantenimiento**.
- Implantación de funciones y capacidades de la **Oficina del Dato** en la entidad, con enfoque en datos estratégicos.
- Avance en **seguridad informática**, licitaciones para iniciativas clave como el puesto de trabajo digital, migración de CPD, recursos para SAP S/4 Hana, y desarrollo de casos de uso de automatización.

En Adif se trabaja en la transformación digital a través de la racionalización de recursos tecnológicos apostando por **modelos de software** como servicio, plataformas tecnológicas comunes y centralización de contratos. Además, se apuesta por **estrategias cloud** buscando ahondar en la racionalización de recursos, aumento de la agilidad y reducción de tiempo de respuesta a necesidades de negocio.

En Adif se impulsan los modelos de trabajo colaborativos basados en equipos multidisciplinares y multiárea, lo cual aumenta la eficacia, la creatividad y el aprovechamiento de sinergias acercando la tecnología a todos los ámbitos de la organización



Como palanca de transformación digital, se detectan las necesidades y oportunidades derivadas de la digitalización. Gracias a ello, la organización puede optimizar sus procesos de negocio, gestionar los riesgos, hacer más eficiente el uso de los recursos y en definitiva ofrecer mejores servicios a la ciudadanía y organizaciones asociadas. Además, se tiene la capacidad de ofrecer servicios ligados al gobierno de iniciativas digitales complejas y planes de transformación digital para las distintas áreas de la organización.

Para ello, la Entidad se apoya en los siguientes **planteamientos**:

- + Racionalización de recursos tecnológicos apostando por modelos de *software* como servicio, plataformas tecnológicas comunes y centralización de contratos.
- + Apuesta por estrategias *cloud* buscando ahondar en la racionalización de recursos, aumento de la agilidad y reducción de tiempo de respuesta a necesidades de negocio.
- + Impulso de modelos de trabajo colaborativos basados en equipos multidisciplinares y multiárea, lo cual aumenta la eficacia, la creatividad y el aprovechamiento de sinergias entre distintas áreas de la organización.
- + Acercamiento de las tecnologías a todos los ámbitos de la organización. Ofreciendo servicios de igualdad a la ciudadanía gracias a los servicios digitales desplegados.

Adif considera que la transformación digital de la organización debe sustentarse principalmente en dos conceptos:

- **Automatización de Procesos**
- **Gobierno del Dato**

Teniendo en cuenta este hecho se está trabajando en ofrecer a la organización soluciones tecnológicas que permitan desarrollar dichos conceptos para ayudar a Adif a optimizar los esfuerzos de sus colaboradores orientándolos a actividades que aporten valor y liderar la estrategia de toma de decisiones basadas en datos, pudiendo incluso predecir situaciones, para tomar decisiones sostenibles tanto a nivel de producción como de consumo.

Durante 2023 se ha iniciado el despliegue Integral (formalización de acuerdos de transformación digital y creación de la Oficina de Transformación Global)

Además, se inician operaciones en la Oficina de Gobierno del Dato y la Oficina de Automatización de Procesos, evidenciando el enfoque en innovación y adaptación a cambios regulatorios y tecnológicos. La organización también destaca avances en seguridad IT/OT, proyectos estratégicos de transformación digital, y la consolidación del entorno de trabajo BIM.

A continuación, se abordan los **proyectos realizados** durante el ejercicio 2023 en la Entidad, en los cuales se resalta el compromiso continuo de la organización con la transformación digital:

- + Formalización de acuerdos marco de transformación digital y adjudicación de la Oficina de Transformación Global.
- + Inicio del funcionamiento de la oficina de gobierno del dato: definición de modelos, preparación de plataforma e implementación de primeros casos de uso.
- + Inicio de la oficina de automatización de procesos: modelo de gobierno e implantación de la plataforma tecnológica.
- + Implantación de la plataforma IoT de la organización y avances significativos en la implantación del vertical piloto de Smartgrid.
- + Avances en proyecto de convergencia en seguridad IT/OT, donde se llevan a cabo las tareas de mejora en la seguridad de todos los ámbitos, tanto a nivel técnico como organizativo y de gobernanza.
- + En ejecución de la iniciativa de implantación de un modelo integral de gestión de activos, cuya consultoría funcional previa a la implantación, está próxima a finalizar.
- + Inicio del proyecto de implantación del Centro Neuronal de Estaciones (CNE) dentro del Plan de TD de Estaciones de Viajeros.
- + Renovación de la interfaz de usuario del sistema Acer, permitiendo el uso de cualquier navegador web y realización de las tareas de adaptación a la nueva arquitectura basada en microservicios del nuevo sistema n-Acer, cuya finalización está prevista para el año 2024.
- + Adaptación y despliegue de la plataforma informática en modo SaaS, para las solicitudes y liquidaciones de gastos de viajes, integrándose con los sistemas de las agencias de viaje y los sistemas corporativo de la empresa.
- + Finalización fase de inmersión del Plan de transformación digital de Mercancías y preparación de la fase de ideación para el año 2024.

- + Preparación de la fase de ideación del Plan de transformación digital de Mantenimiento para su ejecución en el año 2024.
- + En ejecución junto con la Dirección de Seguridad y Autoprotección del proyecto de implantación de una solución de videovigilancia en Estaciones en algunas de las principales estaciones de viajeros de la red ferroviaria.
- + Ejecución del proyecto de consultoría estratégica para definir el concepto y gobierno del puesto de trabajo digital a partir del cual se pondrán en marcha las iniciativas de implantación requeridas.
- + Adaptación del sistema GAE a intensos cambios regulatorios del sector eléctrico: nuevos peajes y cargos, ajustes en impuesto eléctrico e IVA. Implementación de los cambios necesarios para dar a los operadores ferroviarios la posibilidad de decidir las coberturas de precios de la energía (cierres por porcentaje o volumen). Control de cada cobertura y cálculo de liquidación con el comercializador.
- + Licitación del servicio de implantación de un sistema de planificación y elaboración del presupuesto (BPC).
- + A lo largo del año 2023, la DTDS ha acompañado a la Dirección de Fondos Europeos en automatizar la generación de la información de seguimiento de las inversiones soportadas por los fondos MRR.
- + En relación con el entorno de trabajo de BIM, ha sido el año en el que se ha asentado en la organización la implantación del entorno común de datos disponiendo a día de hoy de 274 proyectos, 2.530 usuarios y 161 empresas. Se ha realizado también el plan formativo de los distintos módulos que componen la plataforma.
- + Continúa la evolución progresiva del plan de migración del host hacia nuevas soluciones tecnológicas.
- + Mantenimiento, mejora continua y desarrollo de un nuevo rediseño de las webs corporativa de Adif y Adif AV, y un nuevo blog (blog.adif.es), e integración de la antigua web de rodajes.
- + Durante el año 2023 la Comunidad Adif ha realizado diversos cursos de formación, presentaciones, debates y colaboraciones con empresas y universidades dando lugar a la realización, entre otros, de demostradores de concepto sobre la aplicabilidad de la IA.

ANEXO 1

ACERCA DE ESTE INFORME

Anexo 1. Acerca de este informe

Alcance

Desde el año 2006, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias de (Adif) ha elaborado su Informe de Sostenibilidad. En la memoria de 2023, Adif da cuenta de sus compromisos y su desempeño en materia financiera y no financiera desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre de 2023. El alcance de la memoria abarca la actividad de Adif en los países en los que opera.

Desde 2017, Adif por razones de transparencia empresarial y coherencia estratégica, ha optado por la presentación del Informe de Gestión Integrado, incluyendo en este el estado de la información no financiera sometiéndose a los mismos criterios de aprobación, depósito y publicación que el Informe de Gestión y Memoria Económica dentro del proceso de cierre de las Cuentas Anuales.

Adif, como Entidad pública depositaria del interés público y social, pone su empeño en dar ejemplo sobre su gestión por razones de transparencia, coherencia estratégica y de buena gobernanza.

Adif pretende a través del este Informe de Gestión aumentar su transparencia y fiabilidad de la información a modo de “buena práctica”, empleando las técnicas más avanzadas en materia de reporting

Con el modelo de *reporting* no financiero implantado, la Entidad pretende convertirse en referente de las empresas públicas a nivel nacional en materia de divulgación de la información no financiera y diversidad, elevando los estándares de exigencia en cuanto a transparencia y fiabilidad, introduciendo para ello mejoras en cada ejercicio. De cara a la ayudar a la comparabilidad del desempeño de la Entidad, se incluye en el informe el histórico de los últimos 3 ejercicios (2021-2023).

Adif lleva a cabo el *reporting* no financiero del Informe de Gestión bajo el marco de las exigencias de la Ley 11/2018 de información no financiera y diversidad.

El *reporting* no financiero tiene por finalidad informar e involucrar a los principales Grupos de Interés sobre la gestión, resultados e impactos de la Compañía a través del análisis de materialidad, tomando en consideración los ámbitos más relevantes de la actividad empresarial englobados bajo 4 dimensiones (económica, gobierno corporativo, social y medioambiental). Se hace especial referencia a los datos que conectan con la contribución de la entidad a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas y de la Agenda 2030.

La periodicidad de la publicación es anual y tiene como fundamento reforzar la relación de confianza con los GGII sobre los que impacta la actividad de la Entidad

Además, este informe se reporta en referencia a las directrices de los Estándares de sostenibilidad del *Global Reporting Initiative*, GRI (GRI Standards) en sus respectivas versiones anuales actualizadas. Complementariamente, se establece una correlación de los estándares GRI y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de Naciones Unidas sobre los que impacta la actividad de la Entidad, proporcionando con ello un marco global para que

las organizaciones y Grupos de Interés evalúen su impacto local, regional y global. Para ello, en primer lugar, se han priorizado esos objetivos según el sector y tipo de negocio de la Entidad para así, poder identificar los ámbitos más relevantes en los que la organización puede contribuir e integrar estos objetivos a la estrategia corporativa.

En el compromiso con la fiabilidad de la información reportada, el contenido del estado de la información no financiera del Informe de Gestión ha sido sometido, tal y como exige la legislación vigente, a revisión por parte de verificador externo independiente, con su correspondiente grado de aseguramiento. AENOR ha emitido un informe de verificación con un ámbito de revisión limitado sobre los contenidos en materia de información no financiera y diversidad requeridos por la Ley 11/2018 e incluidos en este informe de gestión consolidado. La verificación se ha desarrollado bajo los principios de justa, imparcialidad, competencia técnica, confidencialidad, y responsabilidad exigidos en la norma internacional ISO/IEC 17029:2019 Evaluación de la conformidad Principios generales y requisitos para los organismos de validación y verificación.

ANEXO 2

Contribución al desarrollo socioeconómico



Anexo 2. Contribución al desarrollo socioeconómico

Contribución económica

		Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Generación de riqueza  	Gasto realizado en personal (salarios) (miles de euros)	617.374	659.029	716.999
	Contribución a grupos de interés (valor económico distribuido ²¹³) (millones de euros)	1.388,70	1.550,10	1.694,20
Pago de impuestos 	Pago de impuestos por empleados (Seguridad Social) (miles de euros)	144.721	153.916	174.624
	Pago de impuestos por empleados (IRPF) (miles de euros)	92.731	93.982	104.116
Fomento de la actividad económica 	Aprovechamiento de los fondos comunitarios (%)	62,80	4,90	31,80
	Importe adjudicado construcción (M€) (IVA no incl.)	761,44	1.896,29	1.869,76
	Gasto incurrido en labores de mantenimiento de red convencional (M€) (IVA no incl.)	490,60	535,70	595,20
	Gasto total en explotación de red convencional (referido a la gestión del tráfico ferroviario) (M€) (IVA no incl.)	192,70	204,20	224,60

Contribución social

		Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Empleo	Número de empleos directos generados ²¹⁴	11.254	12.325	12.806
	% empleo indefinido	98,36	98,24	98,17
	Horas de formación (totales)	683.177	1.322.520	1.717.079

²¹³ Contenido vinculado al indicador **GRI 201-1**: Valor económico directo generado y distribuido

²¹⁴ Incluye las personas trabajadoras del consorcio Adif-KSA

		Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
  	Horas de formación (totales) del género masculino	ND	1.019.541	1.347.761
	Horas de formación (totales) del género femenino	ND	302.979	369.318
	Inversión en formación (M€)	4,21	7,50 ²¹⁵	10,32 ²¹⁶
	Complemento de ayuda social (€ para gastos médicos por empleado)	88.349	163.761	430.658
	Media de horas de formación al año por empleado	58,5	108,0	136,3
	Media de horas de formación al año por empleado del género masculino	ND	98,22	131,64
	Media de horas de formación al año por empleada del género femenino	ND	161,65	156,42
Servicio     	Inversión en Red convencional (Renovación, Mejora y Reposición de los activos en explotación (M€) (IVA inc.)	658,96	770,23	1.283,97
	Inversión para la redacción de proyectos y ejecución de obras en estaciones (M€) (IVA inc.)	23,90 ²¹⁷	17,86	21,30
	Inversión en renovación y mejora de los activos de la Entidad (en el ámbito de estaciones, instalaciones logísticas e inversiones transversales) (M€) (IVA inc.)	148,97	180,38	361,40
	Km de red total gestionada	11.870	11.869,9	11.689,20
	Km de línea renovados o mejorados	185,00	132,60	231,98
	% renovado o mejorado	1,56	1,12	1,98
	Km de líneas electrificadas en servicio	6.714,0	6.735,8	6.718,6
	Circulación de trenes (media diaria)	4.759	4.801	5.099
	Circulaciones (total)	1.737.203	1.752.541	1.861.257
	Km-tren (media diaria) ²¹⁸	320.282	335.687	338.096
	Km-tren ²¹⁹ (total - en Millones)	116,90	122,53	123,40







²¹⁵ Dato integrado Adif y Adif AV

²¹⁶ Dato integrado Adif y Adif AV

²¹⁷ Dato integrado Adif y Adif AV

²¹⁸ Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

²¹⁹ Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif Alta Velocidad para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

		Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
	Número de estaciones titularidad de Adif	1.450	1.451	1.451
	Número de usuarios de estaciones de viajeros	548.450.681	731.410.345	751.612.757
	Número de empresas que operan en red Adif (liberalización)	14	18	18
	Red de alta velocidad en ancho estándar (UIC)	57	57	57
	Número de estaciones con Servicio Asistencia Adif ACERCA	98	98	99
Accesibilidad  	Pasajeros subidos y bajados en estaciones accesibles (% viajeros) ²²⁰	85,94	86,88	86,93
	Inversión en obras de mejora de la accesibilidad (M€) (IVA inc.) ²²¹	5,80	5,88	11,09
	Número de actividades del Programa Estación Abierta	80	118	113
Acción social/contribución a la comunidad    	Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro (€)	1.562.648,00	1.704.476,96	1.866.490,66
	Porcentaje de compras con criterios responsables	100	100	100
	Número de entidades no lucrativas con las que colabora	62 ²²²	70	59
	Inversión en la comunidad (lucro cesante Estación Abierta) (€)	145.833	368.774	135.083
	Convenios, acuerdos, adendas de integración urbana, firmados y gestionados en el marco de las sociedades de integración en las que participa Adif	205	214	218
	Integración urbana (M€ de inversión ejecutada acumulada) (IVA no incl.) ²²³	4.408,51	4.699,18	4.875,42
	Porcentaje de solicitudes de información de medios de comunicación contestadas ²²⁴	95%	96,1%	99%
	Contratos de Patrocinio firmados ²²⁵	2	3	5
Conocimiento e investigación	Presencia en asociaciones y organismos internacionales ²²⁶	331	143	145

²²⁰ Dato agregado Adif y Adif AV

²²¹ Dato agregado Adif y Adif AV

²²² Dato agregado Adif y Adif AV

²²³ Dato agregado Adif y Adif AV

²²⁴ Dato agregado Adif y Adif AV

²²⁵ Dato agregado Adif y Adif AV (valor acumulado)

²²⁶ Dato agregado Adif y Adif AV

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	
 8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO	Presencia en proyectos y actividades internacionales ²²⁷	60	66	80
 9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA	Número de proyectos de I+D+i cerrados	63 ²²⁸	1	1
 11 SOSTENIBLE CIUDADES Y COMUNIDADES	Inversión en I+D+i (M€)	0,673	3,373	9,071
 17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS	Ideas y proyectos desarrollados en intraemprendamiento, finalistas de Adif Talento en el año, con implantación total o parcial (%) ²²⁹	40	54	43
	Colaboración e innovación abierta (% ideas y proyectos desarrollados del total de iniciativas) ²³⁰	40	85,42	89,59
	Innovación abierta y emprendimiento (Alianzas innovación abierta: protocolos de colaboración, convenios, contratos pruebas y ensayos, incorporaciones al Centro de Tecnologías Ferroviarias, etc.) ²³¹	ND	8	5
	Número de empresas instaladas en el Centro de Tecnologías Ferroviarias ²³²	24	25	27
	Número de empresas participantes en iniciativa lanzada por Adif y la asociación "The Railway Innovation Hub Spain" ²³³	90	83	108
	Número de iniciativas en marcha de transformación digital ²³⁴	25	20	19
	Inversión en transformación digital ²³⁵ (M€)	5,90	6,00	33,50

Contribución ambiental²³⁶

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Reducción de emisiones de GEI (Tm de CO _{2eq})	7.504	7.591	11.675

²²⁷ Dato agregado Adif y Adif AV

²²⁸ Dato agregado Adif y Adif AV

²²⁹ Dato agregado Adif y Adif AV

²³⁰ Dato agregado Adif y Adif AV

²³¹ Dato agregado Adif y Adif AV







²³² Dato agregado Adif y Adif AV

²³³ Dato agregado Adif y Adif AV

²³⁴ Dato agregado Adif y Adif AV

²³⁵ Dato agregado Adif y Adif AV

²³⁶ Indicadores señalados con **: Dato a cierre 2022. Última información disponible. La información relativa a 2023 se presentará en el primer semestre de 2024, en la Memoria Medioambiental de Adif AV.

		Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Lucha contra el cambio climático	Mejora de la eficiencia energética (GWh _{eq})	52,86	53,70	69,69
	Reducción acumulada del consumo energético estimada para el periodo 2018-2030 (Gwh _{eq}) ²³⁷	2.900	2.900	2.900
	 Reducción de emisiones acumulada para el horizonte del Plan a 2030 (ktCO _{2eq}) ²³⁸ (según mercado eléctrico con la compra de energía verde con GdO)	3.700	3.700	3.700
	 86% según mercado eléctrico (GdO)	86% según mercado eléctrico (GdO)	86% según mercado eléctrico (GdO)	86% según mercado eléctrico (GdO)
	 Objetivo de reducción de huella de carbono para 2030 (%) ²³⁹	25% según mix eléctrico peninsular	25% según mix eléctrico peninsular	25% según mix eléctrico peninsular
	 Porcentaje de energía eléctrica comprada con certificado de GdO ²⁴⁰	100	100	100
	Porcentaje de energía procedente de fuentes renovables	66,6	69,6	72,4
	Recursos destinados a protección medioambiental (inversión + explotación) (M€) ²⁴¹	58,01	32,96	32,96 ²⁴²
Minimización de impactos	Gastos en prevención de incendios (M€)	21,48	18,67	18,67 ²⁴³
	 Número de informes de revisión ambiental (proyectos)	735	806	854
	Número de informes de seguimiento ambiental de obras no sometidas a DIA	768	760	963
	 Número de informes normativos de seguimiento ambiental de obras sometidas a DIA	29	53	72
	Residuos Peligrosos gestionados (Tn)	130	110	110 ²⁴⁴
	Residuos destinados a valorización (%)	73,3 (peligrosos)	85,7 (peligrosos)	85,7 ²⁴⁵ (peligrosos)

²³⁷ Dato agregado Adif y Adif AV

²³⁸ Dato agregado Adif y Adif AV

²³⁹ Dato agregado Adif y Adif AV

²⁴⁰ Dato agregado Adif y Adif AV

²⁴¹ Dato a cierre de año anterior (2020, 2021 y 2022, respectivamente)

²⁴² Dato a cierre 2022. Última información disponible. La información relativa a 2023 se presentará en el primer semestre de 2024, en la Memoria Medioambiental de Adif.

²⁴³ Dato a cierre 2022. Última información disponible. La información relativa a 2023 se presentará en el primer semestre de 2024, en la Memoria Medioambiental de Adif.

²⁴⁴ Dato a cierre 2022. Última información disponible. La información relativa a 2023 se presentará en el primer semestre de 2024, en la Memoria Medioambiental de Adif.

²⁴⁵ Dato a cierre 2022. Última información disponible. La información relativa a 2023 se presentará en el primer semestre de 2024, en la Memoria Medioambiental de Adif.

ANEXO 3

TAXONOMÍA EUROPEA

Anexo 3. Taxonomía Europea

En la aplicación de la Taxonomía Europea Adif ha analizado la información disponible en sus **sistemas económico-financieros**, con el mismo alcance y desglose que el utilizado para la elaboración de las cuentas anuales individuales de la entidad.

Por la naturaleza de sus **competencias y funciones** (construcción de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, administración de las infraestructuras de su titularidad, control e inspección de la infraestructura ferroviaria, negocios de estaciones de alta velocidad, adquisición de energía eléctrica para el suministro del servicio de corriente al sistema ferroviario y actividades de telecomunicaciones y de energía, entre otras), la actividad elegible identificada corresponde a la **Actividad 6.14 “Infraestructura para el transporte ferroviario”**, contemplada en los Anexos I y II del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de divulgación, junto a las modificaciones recogidas en el **Reglamento Delegado (UE) 2023/2485**.

En la reglamentación taxonómica se describe dicha actividad como *Construcción, modernización, mantenimiento y explotación de vías férreas de superficie y subterráneas, así como de puentes y túneles, estaciones, terminales, instalaciones de servicio ferroviario²⁴⁶ y sistemas de seguridad y gestión del tráfico, con inclusión de la prestación de servicios de arquitectura, ingeniería, delineación, inspección de edificios, topografía y cartografía, así como los servicios que realizan ensayos físicos, químicos y otros ensayos analíticos de todo tipo de materiales y productos.*

Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse a varios códigos NACE, en particular los códigos F42.12, F42.13, M71.12, M71.20, F43.21 y H52.21, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el Reglamento (CE) n. o 1893/2006.

La actividad 6.14 es una **actividad facilitadora** de acuerdo con el artículo 10, apartado 1, letra i), del Reglamento (UE) 2020/852, cuando cumple con los criterios técnicos de selección establecidos en la presente sección. Una actividad facilitadora es aquella que permite directamente a otras actividades realizar una contribución sustancial a uno o varios de los seis objetivos medioambientales.

Metodología y resultados

Adif, a partir de las líneas de negocio que se ajustan a la descripción de la actividad, ha analizado la información relativa a ingresos, CapEx y OpEx para identificar aquellas partidas que corresponden a la actividad 6.14 “Infraestructura para el transporte ferroviario”.

Con ese objetivo se han abordado las siguientes tareas:

- **Identificación de los conceptos que deben ser considerados en los denominadores** de cada uno de los indicadores clave.
- **Análisis de las partidas correspondientes a esos conceptos** considerados en los denominadores.

²⁴⁶ De conformidad con el artículo 3, punto 11, de la Directiva 34/2012/UE.

- **Identificación de partidas elegibles** que formarán parte del numerador.

Consideraciones generales

Adif ha considerado **elegible su actividad relacionada con la administración y explotación de la red ferroviaria**, incluyendo también en el alcance la explotación y mantenimiento de las estaciones de viajeros y mercancías, la actividad de mantenimiento de infraestructura, así como la gestión del tráfico de viajeros y mercancías.

Como novedad respecto al ejercicio previo, se han considerado como elegibles, el alquiler de locales y servicios realizados en estaciones de Adif, la adquisición de energía eléctrica para el suministro de servicios de corriente en el sistema ferroviario y las actividades de telecomunicación y energía. Todas ellas son actividades anexas a la gestión de infraestructuras ferroviarias y, por lo tanto, se encuentran dentro del alcance de la actividad 6.14.

Por otro lado, durante todo el proceso de trabajo se han tenido en cuenta las consideraciones necesarias **para asegurar la integridad de la información:**

- Utilización de una fuente única de información (sistemas económico-financieros de la Entidad).
- Verificación de la integridad de la información considerada y conciliación con la información incluida en cuentas anuales.
- Se ha realizado un análisis de los criterios a nivel granular, en concreto, la elegibilidad se ha evaluado a nivel línea de negocio y el alineamiento a nivel activo y/o proyecto lo que ha permitido tener una mejor trazabilidad de los resultados y las partidas contables empleadas en el cálculo de los KPIs financieros.

Elegibilidad

A. Porcentaje de elegibilidad del Volumen de negocios

Este indicador muestra el **peso relativo que presenta el volumen de negocios neto derivado** de productos o servicios asociados con actividades económicas contempladas por la Taxonomía sobre el total de los ingresos de la entidad.

Para el **denominador** se han considerado los siguientes elementos:

- **Importe Neto de Cifra de Negocios:** incluye los cánones por la utilización de la infraestructura ferroviaria, estaciones y otras instalaciones ferroviarias.
- **Otros ingresos de explotación:** incluye los ingresos procedentes del suministro de energía a operadores, de las subvenciones previstas por los Presupuestos Generales del Estado para financiar el déficit de tarifas de los cánones a los operadores y por la gestión de la red convencional, los ingresos procedentes de los alquileres de locales comerciales en estaciones, del alquiler de terrenos y material rodante y del alquiler de los aparcamientos de las estaciones, y otros ingresos asociados, por ejemplo, a servicios prestados a operadores. Se han excluido los ingresos correspondientes a los convenios intra administradores (convenios de encomienda de gestión entre Adif y Adif-AV).

Se han considerado elegibles, y por tanto incluidos en el numerador, los ingresos correspondientes a los cánones y las subvenciones por la administración de la red, por estar

ambos conceptos directamente vinculados a la explotación de infraestructuras ferroviarias. El resto de los conceptos mencionados también se han incluido dado que se trata de ingresos derivados de actividades anexas a la gestión de infraestructuras ferroviarias y, por tanto, entran dentro del alcance de la actividad 6.14. No obstante, se han descontado las partidas de suministro de combustibles fósiles.

A continuación, se presentan los **resultados sobre el porcentaje de elegibilidad del volumen de negocios**:

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA			
6.14 Infraestructura para el transporte ferroviario	76%	79,9%	97%
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA			
Ingresos de actividades no elegibles según la Taxonomía	24%	20,1%	3%
Total (A+B)	100%	100%	100%

B. Porcentaje de elegibilidad del CapEx

Este indicador muestra la **proporción del CapEx** (inversiones en activos fijos) **que corresponde a activos o procesos que estén asociados a actividades económicas** contempladas por la Taxonomía.

En el **denominador** se han considerado los siguientes conceptos, excluyendo las amortizaciones y depreciaciones:

- Adiciones a **activos intangibles y materiales** durante el ejercicio 2023.
- Adiciones correspondientes a **inversiones inmobiliarias** correspondientes al ejercicio 2023.

Se han considerado **elegibles todas estas inversiones** por estar directamente relacionadas con la infraestructura ferroviaria.

A continuación, se presentan los **resultados sobre el porcentaje de elegibilidad del CapEx** para el ejercicio 2023:

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA			
6.14 Infraestructura para el transporte ferroviario	100%	100%	100%
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA			
CapEx de actividades no elegibles según la Taxonomía	0%	0%	0%
Total (A+B)	100%	100%	100%

C. Porcentaje de elegibilidad del OpEx

Este indicador muestra la **proporción del OpEx** (gastos operativos vinculados con el mantenimiento de la infraestructura) que **corresponde a activos o procesos que estén asociados a actividades económicas** contempladas por la Taxonomía.

El **denominador** incluye los gastos de explotación una vez eliminados los gastos correspondientes a los gastos de estructura no directamente vinculados al mantenimiento de la misma. Es decir, incluye tanto los gastos de personal como los gastos asociados a reparaciones y conservación de la infraestructura (plataforma de vía, puentes, túneles, catenarias y vías eléctricas, señalización, etc.).

Se han considerado **elegibles** todos esos gastos por estar directamente relacionados con la infraestructura ferroviaria. No obstante, se han excluido los gastos ligados al uso de herbicidas empleados en el mantenimiento de las líneas así como los gastos derivados del suministro de combustibles fósiles.

A continuación, se presentan los **resultados sobre el porcentaje de elegibilidad del OpEx** para el ejercicio 2023:

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA			
6.14 Infraestructura para el transporte ferroviario	100%	100%	98%
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA			
OpEx de actividades no elegibles según la Taxonomía	0%	0%	2%
Total (A+B)	100%	100%	100%

D. Resultados globales de elegibilidad

A continuación, se presenta un resumen ejecutivo de los resultados globales obtenidos de la elegibilidad de Adif según la taxonomía en el presente ejercicio:

	Volumen de negocio (Mill€)	CapEx (Mill€)	OpEx (Mill€)
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA			
6.14 Infraestructura para el transporte ferroviario	1.034	1.387	1.564
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA			
	35	-	35
Total (A+B)	1.069	1.387	1.599
Porcentaje de elegibilidad (A)/ (A+B)	97%	100%	98%

Alineamiento

De acuerdo con la reglamentación taxonómica, en la fase de alineamiento se realiza un estudio según cada uno de los seis objetivos medioambientales sobre aquellas actividades que previamente han sido identificadas como elegibles.

A continuación, se justifica el cumplimiento de los criterios técnicos del objetivo de medio ambiente, **la Mitigación al Cambio Climático**, de la actividad 6.14. Proyectos de infraestructuras ferroviarias, atendiendo al cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Los criterios de **contribución sustancial al objetivo** por el cual se esté estudiando la actividad o proyecto.
2. Los requerimientos acerca de **no causar un perjuicio significativo** a los otros cinco objetivos de medio ambiente, véase:
 - I. Adaptación al cambio climático.
 - II. Uso sostenible y la protección de los recursos hídricos y marinos.
 - III. Economía circular.
 - IV. Prevención y control de la contaminación.
 - V. Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas.
3. El cumplimiento de las **salvaguardas mínimas** establecidas por la reglamentación taxonómica.
4. Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático

Se considera que una actividad económica contribuye de forma sustancial a mitigar el cambio climático cuando contribuye a estabilizar las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera en un nivel que impide interferencias antropogénicas peligrosas con el sistema climático, en consonancia con el objetivo a largo plazo referente a la temperatura ambiental del Acuerdo de París.

Todos los ejes en explotación y/o construcción que cumplan con uno de los **criterios taxonómicos i), ii) o iii)** de la contribución sustancial a la mitigación del cambio climático de la **actividad 6.14 Infraestructura para el transporte ferroviario**, cumplen con este requerimiento, que expone:

1. a) *“la infraestructura (tal como se define en el anexo II.2 de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁴⁷) es:*
 - i. *bien infraestructura electrificada en tierra y subsistemas asociados: infraestructura, energía, control-mando y señalización a bordo y subsistemas de control-mando y señalización en tierra, tal como se definen en el anexo II.2 de la Directiva (UE) 2016/797.*
 - ii. *bien infraestructura en tierra y subsistemas asociados nuevos y existentes, cuando hay un plan para la electrificación de las líneas ferroviarias y, en la medida en que sea necesario para el funcionamiento de los trenes eléctricos,*

²⁴⁷ Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44)

los apartaderos, o en caso de que la infraestructura vaya a ser apta para el uso de trenes de cero emisiones de escape de CO₂ en un plazo de diez años desde el comienzo de la actividad: infraestructura, energía, control-mando y señalización a bordo y subsistemas de control-mando y señalización en tierra, tal como se definen en el anexo II.2 de la Directiva (UE) 2016/797.

- iii. bien, hasta 2030, infraestructura en tierra y subsistemas asociados existentes que no forman parte de la red RTE-T y sus ampliaciones indicativas a terceros países, ni de ninguna red de grandes líneas ferroviarias definida a nivel nacional, supranacional o internacional: infraestructura, energía, control-mando y señalización a bordo y subsistemas de control-mando y señalización en tierra, tal como se definen en el anexo II.2 de la Directiva (UE) 2016/797;
- b) la infraestructura y las instalaciones se destinan al transbordo de mercancías entre los modos: infraestructura de la terminal y superestructuras para la carga, la descarga y el transbordo de mercancías;
- c) la infraestructura y las instalaciones se destinan al transbordo de pasajeros desde el ferrocarril al ferrocarril o desde otros modos al ferrocarril.
- d) las herramientas digitales permiten un aumento de la eficiencia, la capacidad o el ahorro energético.

2. La infraestructura no se destina al transporte ni el almacenamiento de combustibles fósiles.

Estas actuaciones están encaminadas a la reducción de gases de efecto invernadero causantes del cambio climático, promueven el cambio modal al ferrocarril y potencian el transporte colectivo de propulsión eléctrica frente a la utilización del transporte privado mayoritariamente de combustibles fósiles.

Para las actuaciones desarrolladas en **líneas ferroviarias electrificadas**, ni el Reglamento (UE) 2020/852 ni el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España (PRTR) exigen realizar una evaluación sustantiva de este objetivo. Por tanto, dado que las actuaciones proyectadas pueden acogerse al campo de intervención 64 (Ferrocarriles de nueva construcción o mejorados: red básica de la RTE-T) del anexo del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia²⁴⁸ (MRR) con un **coeficiente de cambio climático del 100%**, y que el objetivo de la medida y la naturaleza del campo de intervención a los que pertenecen **apoyan directamente los objetivos de mitigación y adaptación al cambio climático**, no es necesario realizar una evaluación sustantiva para esos dos objetivos (conforme a lo indicado en las fichas de las Componentes 1²⁴⁹ y 6²⁵⁰ del PRTR).

5. No causar perjuicios significativos (DNSH)

²⁴⁸ REGLAMENTO (UE) 2021/241 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 12 de febrero de 2021 por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

²⁴⁹ Componente 1 (PRTR): Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos.

²⁵⁰ Componente 6 (PRTR): Movilidad sostenible, segura y conectada.

Para conseguir la alineación taxonómica de la mitigación del cambio climático, se expondrá la justificación del cumplimiento de los criterios técnicos del principio de no causar un perjuicio significativo (DNSH - “*Do not significant harm*”) del resto de los objetivos:

1. Adaptación al cambio climático.
2. Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos.
3. Transición hacia una economía circular.
4. Prevención y control de la contaminación.
5. Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas.

Para la justificación del cumplimiento de los DNSH y de cara a asegurar el cumplimiento de los diferentes criterios se ha realizado una evaluación a escala granular, comprobando para cada eje en explotación y construcción si se cuentan con los procedimientos y se cumplen con los requerimientos planteados en el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 y su posterior actualización en el RD (UE) 2023/2485.

A diferencia del ejercicio previo, **se ha aumentado el alcance del análisis**, considerando como alineados los ingresos, gastos operativos y proyectos asociados a ejes en explotación y construcción en los que se ha realizado un seguimiento ambiental y se cumplen los criterios concretos recogidos en cada DNSH.

A continuación, se detalla en profundidad y a nivel cualitativo los procedimientos que justifican el cumplimiento del DNSH de cada uno de los objetivos de medio ambiente.

i. Adaptación al cambio climático

Se cumple con los requisitos técnicos del DNSH de la adaptación al cambio climático gracias a la elaboración de los **Estudios globales de Adaptación a los efectos del cambio climático** en todos aquellos proyectos de infraestructuras ferroviarias de Adif con financiación MRR. Estos estudios se han realizado atendiendo a la implementación de la **Metodología desarrollada por Adif para analizar el riesgo y la adaptación a los efectos del Cambio Climático** en proyectos (Norma interna NAG 4-0-0-0.0). En la metodología para la evaluación del riesgo se tiene en cuenta los siguientes aspectos:

- Identificación de las **amenazas potenciales principales** atribuibles a la variabilidad y cambio climático, atendiendo a los **impactos potenciales** sobre los componentes de la infraestructura ferroviaria y sobre el servicio ferroviario.
- Análisis de las **proyecciones de cambio climático** a utilizar, el origen de los datos, variables y escenarios, así como la descarga y tratamiento de los datos del Visor de Escenarios de cambio climático de la Plataforma Adaptecca²⁵¹.
- **Categorización del riesgo climático** de la integridad de la infraestructura ferroviaria y del servicio ferroviario. Se analiza la **severidad de la afectación** y la **probabilidad** de cada uno, indicando el nivel de riesgo obtenido diferenciando entre riesgo actual, a 30 años y a 80 años vista.

²⁵¹ Escenario de emisiones intermedias (RCP4.5) del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático.

Como resultado, se elaborará un **Informe de evaluación del riesgo** en el que se refleje la relación de impactos asociados a eventos climáticos, las proyecciones de cambio climático considerados para la evaluación y los resultados obtenidos al término de esta.

En el caso que se encuentren riesgos calificados como inadmisibles, se deberá realizar un **Plan de adaptación** que recoja las medidas seleccionadas para reducir los efectos de ese riesgo.

Este análisis sirve para prevenir los impactos, siempre que sea posible, o conseguir la adaptación cuando la situación sea irreversible, identificando y proponiendo la implementación en el tiempo de las medidas necesarias para minimizar sus efectos.

Adif se ha marcado el objetivo de realizar **Estudios globales de Adaptación a los efectos adversos de cambio climático en toda la red ferroviaria para 2030**, en línea con el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) y la Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética.

El cumplimiento del DNSH en los **contratos de ejecución de obras** de la adaptación al cambio climático, se justificará con la finalización de las obras a través del hito físico de la recepción de las mismas.

ii. **Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos**

El cumplimiento del DNSH del uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos, se confirma con la realización de las siguientes actuaciones:

- Cuando proceda, la realización de una **evaluación de impacto ambiental**, incluyendo una evaluación del impacto en el estado del agua, y aplicación de las medidas de mitigación necesarias para la protección del medio hídrico.
- Identificación y análisis de los **riesgos de degradación ambiental de la calidad de las aguas y prevención del estrés hídrico** de conformidad con la Directiva 2000/60/CE (Directiva marco del agua), Directiva 2008/56/CE (Directiva marco sobre la estrategia marina) y Directiva 2006/118/CE relativa a la protección de las aguas subterráneas contra la contaminación y el deterioro, así como con los planes hidrológicos de cuenca. Para ello, se podrá hacer referencia al análisis del medio hidrológico e hidrogeológico realizado en el proyecto (y, en su caso, a los estudios específicos complementarios) y, en su caso, al análisis de los efectos generados por la actuación (bien al realizado en el propio proyecto o al realizado durante la evaluación de impacto ambiental).
- En el caso de actuaciones en el medio marino y costero, **no impedir ni comprometer de forma permanente la consecución de un buen estado medioambiental**, tal como se define en la Directiva Marco sobre la Estrategia Marina, a nivel de la región o subregión marina de que se trate o en las aguas marinas de otros Estados.
- No tener un impacto significativo sobre: i) las **masas de agua afectadas** o ii) **hábitats y especies protegidos** que dependen directamente del agua. Para ello, se podrá hacer referencia al análisis del medio hidrológico e hidrogeológico realizado en el proyecto (y, en su caso, a los estudios específicos complementarios) y, en su caso, al análisis de los efectos generados por la actuación (bien al realizado en el propio proyecto o al realizado durante la evaluación de impacto ambiental).

- Definición de las correspondientes **medidas preventivas y correctoras para la protección de la calidad de las aguas y del sistema hidrológico**, conforme a lo establecido en la NAG 3-0-1.0 de Adif. Incluyendo, según sea necesario: ubicación de las zonas de ocupación, impermeabilización de las zonas de maquinaria, prevención y control de vertidos, diseño de las obras de paso sobre cauces, etc.
- Respetar la **jerarquía de mitigación** y otros requisitos pertinentes en virtud de la Directiva de aves silvestres y la Directiva de conservación de los hábitats naturales y de flora y fauna silvestres.
- Identificación y gestión correcta de los **riesgos asociados** y la **demanda hídrica** en cada nivel de actuación. Se asegurará que los planes de gestión para el uso y la conservación de los recursos hídricos desarrollados con otras partes interesadas se han implementado.

iii. **Transición hacia una economía circular**

La justificación del DNSH que se realiza en las Memorias de los proyectos, también evalúa el objetivo de la transición hacia una economía circular analizando los siguientes aspectos:

- Cuando proceda, la realización de una **evaluación de impacto ambiental** incluyendo una evaluación del impacto generado por la utilización de recursos naturales y la generación de residuos; así como definición e implantación de las medidas preventivas y correctoras necesarias.
- Justificación del objetivo europeo de garantizar que al **menos el 70% (en peso) de los residuos de construcción y demolición no peligrosos** (excluyendo el material natural mencionado en la categoría 17 05 04 en la lista europea de residuos) generados está **preparado para su reutilización, reciclaje y recuperación de otros materiales**, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales, de acuerdo con la jerarquía de residuos y el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición de la UE. En este sentido, Adif se ha adaptado internamente a la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminantes para una economía circular, que en su artículo 26 indica que:
 - *1) Con objeto de cumplir los objetivos de la ley y de contribuir hacia una economía circular europea con un alto nivel de eficiencia de los recursos, las autoridades competentes deberán adoptar las medidas necesarias, a través de los planes y programas de gestión de residuos, para garantizar que se logran los siguientes objetivos:*
 - *b) La cantidad de residuos no peligrosos de construcción y demolición destinados a la preparación para la reutilización, el reciclado y otra valorización de materiales, incluidas las operaciones de relleno, con exclusión de los materiales en estado natural definidos en la categoría 17 05 04 de la lista de residuos, deberá alcanzar como mínimo el 70% en peso de los producidos.*
- En los proyectos de electrificación, cumplimiento de las directrices marcadas por la Directiva 2012/19/UE sobre **residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE)** desde el diseño de los transformadores y otros posibles aparatos eléctricos o electrónicos hasta el final de su vida útil.

- Teniendo en cuenta los impactos relacionados con el consumo de recursos y generación de residuos que producen los proyectos de plataforma, adopción de medidas que agilizan la transición a una economía circular, apoyándose fundamentalmente en el **principio de jerarquía de los residuos**, dando prioridad a la prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y por último eliminación, siempre que sea posible desde el punto de vista medioambiental; conforme a lo establecido en el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE, y teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para una gestión eficiente de los residuos.
- Definición en el proyecto de aquellas **medidas preventivas y correctoras necesarias para reducir el consumo de recursos y la generación de residuos**, conforme a lo establecido al respecto en la NAG 3-0-1.0 de Adif.
- En lo relativo a la **gestión de residuos de construcción y demolición (RCDs)**, aplicación de las disposiciones establecidas en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, sobre producción y gestión de RCDs desde el propio diseño de las actuaciones, de forma que los proyectos contemplen un estudio de gestión de RCDs que incluya los objetivos a cumplir en esta materia por parte de los adjudicatarios de las obras.
- Para el resto de las tipologías de residuos, aplicación de lo dispuesto en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de **residuos y suelos contaminados** para una economía circular, en especial a lo concerniente a los residuos peligrosos, así como lo previsto en la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental, para aquellos materiales no contaminados procedentes de excavaciones que no tengan la consideración de RCD.
- Aplicación de los procedimientos específicos de Adif relativos para el tratamiento de **material ferroviario procedente de desinstalaciones y desmontajes**. Al respecto del material ferroviario procedente de desinstalaciones y desmontajes, y su gestión posterior para reutilización (como material de segundo uso o enajenable) o su gestión como residuo (en el caso de que no pueda ser destinado a reutilización), en el proyecto se deberá:
 - a) identificar y estimar los materiales susceptibles de destinarse a reutilización (ya sea para segundo uso o enajenación -incluyendo su lugar de almacenaje o acopio-), conforme a los criterios establecidos por la Dirección Técnica / Dirección de Mantenimiento de la D.G. de Conservación y Mantenimiento de Adif;
 - b) consecuencia de lo anterior, el proyecto deberá incorporar las partidas presupuestarias necesarias para el transporte, el acopio y la adecuada gestión de los materiales destinados a reutilización (segundo uso o enajenación);
 - c) el resto de los materiales desinstalados y desmontados que no sean destinados a reutilización tendrán necesariamente la consideración de residuo en el proyecto;
 - d) en el estudio de gestión de residuos del proyecto deberá quedar claramente explicitado todo lo anterior (material procedente de desinstalaciones y desmontajes destinado a reutilización por atender a los criterios marcados para ello; aquel que, al no cumplir dichos criterios, deberá tratarse como residuo), y

deberá incorporar la adecuada y completa gestión de todos los residuos así identificados.

- Aplicación de las medidas **del 1^{er} Plan Nacional de Acción en Economía Circular 2021-2023**: 1. Gestión eficaz de los excedentes de tierras para favorecer la recuperación ambiental de entornos degradados o su reutilización en otros proyectos deficitarios. 2. Incremento de la reutilización de la tierra vegetal en las obras para su aprovechamiento en labores de restauración e integración paisajística. 3. Fomento del uso de materiales y técnicas de gestión sostenible en los proyectos.
- Garantizar la **recogida separada eficaz y eficiente de los residuos en origen**, así como que las fracciones separadas en origen se preparan para su reutilización o reciclaje. Para ello, podrá hacerse referencia a las medidas incluidas en el proyecto y destinadas a la recogida, separación, almacenamiento y entrega a gestor de los residuos generados, conforme a lo establecido en la NAG 3-0-1.0 de Adif.
- Cumplimiento lo exigido por la **Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular**, que en su artículo 30 indica: *“1. A partir del 1 de julio de 2022, los residuos de la construcción y demolición no peligrosos deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Asimismo, se clasificarán aquellos elementos susceptibles de ser reutilizados tales como tejas, sanitarios o elementos estructurales. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos y sin perjuicio del resto de residuos que ya tienen establecida una recogida separada obligatoria. 2. La demolición se llevará a cabo preferiblemente de forma selectiva, y con carácter obligatorio a partir del 1 de enero de 2024, garantizando la retirada de, al menos, las fracciones de materiales indicadas en el apartado anterior, previo estudio que identifique las cantidades que se prevé generar de cada fracción, cuando no exista obligación de disponer de un estudio de gestión de residuos y prevea el tratamiento de estos según la jerarquía establecida en el artículo 8”.*
- En la construcción de nuevas estaciones y en rehabilitaciones de estaciones existentes se tendrán en consideración las directrices recogidas en la Directiva (UE) 2018/844 relativa a la **eficacia energética de los edificios** de cara a que sean edificios de consumo de energía casi nulo.
- Los diseños de edificios y las técnicas de construcción apoyarán la circularidad y, en particular, demostrarán, con referencia a la **norma ISO 20887** u otras normas análogas, un diseño eficiente en el uso de recursos, adaptable, flexible y desmontable para permitir la reutilización y reciclaje utilizando los sistemas de clasificación disponibles para residuos de construcción y demolición.
- Adif ha elaborado una **Guía sobre el control documental de la gestión de residuos en obra** con el siguiente objeto:
 - a) ofrecer asesoramiento específico relativo al control documental de la gestión de residuos en obras, conforme marca la diversa legislación vigente y dirigida a los responsables de la gestión de los residuos producidos en el ámbito de las obras, siendo en este caso las contratadas adjudicatarias.

- b) informar e implicar a las Direcciones de Obra en el proceso de control de la gestión de residuos de las obras.
- c) crear un control documental para aquellas obras sujetas al Fondo MRR de la Unión Europea, para acreditar el cumplimiento de los objetivos establecidos en materia de gestión de residuos de construcción y demolición.

Asimismo, Adif está desarrollando las bases de un **nuevo Modelo de gestión de residuos**, en el que se encuentran:

- **Procedimiento Específico de Gestión de Residuos Históricos**²⁵² para la gestión de aquellos residuos peligrosos y no peligrosos (entre los que se encuentra los residuos de construcción y demolición) generados antes de julio de 2020.
- **Contrato para la gestión de residuos históricos.**
- **Contrato para la gestión de residuos** de proyectos y obras de inversión finalizadas entre julio de 2020 y julio de 2022.
- **Contrato para la gestión de residuos de mantenimiento y explotación** generados desde julio de 2020. Aprobado en febrero de 2023.

El cumplimiento del DNSH en los **contratos de ejecución de obras** de la transición hacia una economía circular, se justificará con la finalización de las obras a través del hito físico de la recepción de las mismas.

iv. Prevención y control de la contaminación

De la misma manera que ocurre con el objetivo de mitigación del cambio climático, no se espera que los proyectos generen un aumento significativo de las emisiones de contaminantes atmosféricos, ya que es una medida encaminada a la reducción de las mismas derivadas de un cambio modal de transporte de bajas emisiones. Asimismo, se debe tener en cuenta las emisiones (no significativas proporcionalmente) generadas durante el montaje y construcción de la terminal llevándose a cabo de acuerdo con la normativa ambiental vigente, en especial la relativa a la gestión del residuo y a la afección a los cursos de agua/reservas/acuíferos.

Para la justificación del DNSH de la prevención y control de la contaminación, se incluye en las Memorias de los proyectos los siguientes aspectos:

- Cuando proceda, realización de una **evaluación de impacto ambiental**, incluyendo una evaluación del impacto generado por la emisión de contaminantes a la atmósfera, el agua o el suelo; así como definición e implantación de las medidas preventivas y correctoras necesarias.
- Cumplimiento de **normativa sobre emisiones**, así como medidas para evitar la generación de polvo (riegos, cobertura de cajas de camiones, etc.), limitación de la

²⁵² Residuo histórico: todo aquel derivado de materiales sin valor neto de almacén que se encuentran acopiados durante un plazo superior a dos años en el momento de la puesta en marcha de este nuevo modelo y cuya generación no responde a ningún trabajo en ejecución o recientemente ejecutado y de los cuales Adif tiene la intención de desprenderse. En el momento de la puesta a disposición de estos materiales para su gestión, adquieren su condición de residuo.

velocidad, control del correcto mantenimiento de vehículos y maquinaria de obras para asegurar unas correctas emisiones de gases y partículas procedentes de los motores; conforme a lo establecido en la NAG 3-0-1.0 de Adif.

- Análisis de los riesgos asociados y definición de las **medidas preventivas y correctoras destinadas a evitar los vertidos** a cauces y/o suelo desnudo.
- **Consonancia con los planes existentes** a nivel mundial, nacional, regional o local de reducción de la contaminación.
- Cumplimiento de las **conclusiones relativas a las mejores técnicas disponibles** (MTD) pertinentes de los documentos de referencia sobre las mejores técnicas disponibles (BREF) del sector.
- Aplicación de **soluciones alternativas al uso de sustancias peligrosas**.
- Consonancia con el **uso sostenible de los plaguicidas**.
- Consonancia con las **mejores prácticas para combatir la resistencia a los antimicrobianos**.
- Justificación del **carácter de las actuaciones contempladas** en cuanto a promover el uso de la electricidad frente a los combustibles fósiles, con una clara reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos.
- Respecto al **uso de traviesas de madera tratadas con creosota**, si bien el **Reglamento de Ejecución 2022/1950** ha prorrogado su utilización en determinados casos como las traviesas de ferrocarril y los postes de electricidad y telecomunicaciones, en Adif se está trabajando, por un lado, en su sustitución a través de contratos de renovación de ciertas líneas y, por otro lado, se está evaluando la viabilidad técnica de sustituirlas por otras alternativas cuando no se pudieran sustituir por traviesas de hormigón.
- **Mapas Estratégico de Ruido. FASE III:** Tal y como establece la Ley y Real Decreto 1513/2005, Adif debe completar la elaboración de **Mapas Estratégicos de Ruido (MER) y los Planes de Acción con el Ruido (PAR)** de los grandes ejes ferroviarios, es decir, aquellos que superen los 30.000 trenes/año.
- Inclusión de un **análisis de los efectos producidos por las emisiones acústicas y las vibraciones en fase de obra**, y contempla las medidas correctoras necesarias para reducirlos (entre otras: limitación horaria, plan de rutas, empleo de maquinaria con bajo nivel de ruido y correcto mantenimiento de la misma), conforme a lo establecido al respecto en la NAG 3-0-1.0 de Adif.
- Análisis de los **efectos generados por el ruido y las vibraciones en la fase de explotación** y, en su caso, mitigación mediante la introducción de medidas correctoras que cumplan con la Directiva 2002/49/CE. En su caso, el proyecto deberá incluir un estudio específico de ruido y vibraciones, conforme a la metodología estandarizada (de acuerdo con lo establecido en la Orden PCM/80/2022, de 7 de febrero), que permita una adecuada valoración del impacto acústico y vibratorio y una definición precisa de las medidas para reducirlo.

v. **Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas**

Para la justificación del DNSH de la protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas, se incluye en las Memorias de los proyectos el análisis de los siguientes aspectos:

- Cuando proceda, realización de una **evaluación del impacto ambiental** de acuerdo con la Directiva 2011/92/UE y la Directiva 92/43/CEE y se han aplicado los pasos de mitigación requeridos para reducir la fragmentación y degradación de la tierra, en particular los pasillos verdes y otras medidas de conectividad ecológica, así como las especies de animales protegidas pertinentes enumeradas en el anexo IV de la Directiva 92/43/CEE, que se han basado en objetivos de conservación establecidos.
- **Análisis de los efectos generados por las actuaciones objeto de proyecto sobre la fauna, la vegetación y los espacios naturales**, conforme a lo establecido en la NAG 3-0-1.0 de Adif. En su caso, realización de estudios específicos botánicos / faunísticos / de afección a espacios naturales.
- Definición en el proyecto de aquellas **medidas preventivas y correctoras necesarias para asegurar la integridad de la vegetación, la fauna y los espacios naturales**, conforme a lo establecido al respecto en la NAG 3-0-1.0 de Adif. Incluyendo, entre otras: delimitación de las superficies de actuación y protección física de la vegetación, planes de prevención y extinción de incendios, restricciones espaciales y temporales a la ejecución de actuaciones, medidas de permeabilidad de la infraestructura, medidas anticolidión/antielectrocución de la fauna, medidas de integración y restauración ecológica y paisajística.
- En su caso, **acreditación de la no afección a un espacio natural** catalogado mediante informe del órgano gestor de dicho espacio.
- Respetar la **jerarquía de mitigación** y otros requisitos pertinentes en virtud de la Directiva de aves silvestres y la Directiva de conservación de los hábitats naturales.
- Respetar la **Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad**, y el resto de la normativa nacional aplicable.

6. Salvaguardas mínimas

El cumplimiento de las salvaguardas mínimas sociales, de acuerdo con el marco normativo establecido por la Unión Europea; las salvaguardas mínimas se basan en la siguiente normativa que, dada la naturaleza jurídica de la organización, entidad pública empresarial (EPE), contempla obligaciones sociales que deben ser cumplidas tanto por contratistas como subcontratistas:

- a) **Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público**, así como Real Decreto Ley 3/2020 de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales y en la D.A. 8ª de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

- b) **Las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales.**
- c) **Los Principios Rectores sobre las empresas y los derechos humanos de las Naciones Unidas.**
- d) **Los principios y derechos establecidos en los convenios fundamentales a que se refiere la Declaración – Convenios fundamentales de la OIT** de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, en concreto (Convenio N.º 29 de la OIT sobre el trabajo forzoso, el Convenio N.º 105 de la OIT sobre la abolición del trabajo forzoso, el Convenio N.º 111 de la OIT sobre la discriminación (empleo y ocupación), el Convenio N.º 100 de la OIT sobre la igualdad de remuneración; y el Convenio N.º 182 de la OIT sobre las peores formas de trabajo infantil).
- e) **La Carta Internacional de Derechos Humanos.**

Todo lo establecido anteriormente se ve reforzado por lo previsto en el **Plan de Contratación Socialmente Responsable**, que se aplica a Adif y, parcialmente, a la contratación de Adif AV (contratos por debajo de los umbrales del art. 1 de Real Decreto Ley 3/2020 de 4 de febrero).

Además, la Entidad dispone de sus **procedimientos corporativos y normas de conducta, políticas anticorrupción y demás medidas contra la corrupción y el soborno**, así como mecanismos donde se detallan conductas ilegales en la organización o en las relaciones de esta con su entorno (socios de negocio y otros grupos de interés), donde se recoge cómo cumplen con estos aspectos, tales como **Código Ético y de Conducta, Política de Conflicto de Interés, Política Corporativa de Lucha contra el fraude, Política de Atenciones y Regalos, Política de uso de medios tecnológicos, Política de protección al denunciante de irregularidades**, etc.

Con respecto a la aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos para la monitorización, gestión y mitigación de los riesgos en materia laboral, de DDHH y, en general, en materia social, en Adif como entidad pública, el riesgo en relación con los derechos humanos es muy bajo, la actividad que se desarrolla principalmente es en España y con una **normativa muy reglada que cumple con el respeto de los derechos humanos** (es decir, no se tienen actividades en países en vías de desarrollo).

Precisamente, por ser entidad pública la **Due Diligence** en todas las contrataciones que se realizan es la propia aplicación de la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público, que contiene todos los requerimientos y exigencias en cuanto a condiciones fiscales, garantías, condiciones sociales o medioambientales que deben cumplir los licitadores como requisitos estrictos para poder acceder a la licitación/convocatoria pública. En la auditoría del sistema de gestión de riesgo de fraude, precisamente se traslada que el carácter público de Adif y la aplicación de la Ley 9/2017, que constituye la propia aplicación de la normativa pública *una Due Diligence* de facto; es la **Due Diligence** para contratar con proveedores, así como velar por el cumplimiento de la normativa laboral, fiscal, penal, que en definitiva protege los derechos humanos.

Asimismo, la entidad dispone de un **Código Ético y de Conducta** que aplica a todos los empleados y que vela por el respeto de los derechos humanos. Todo el modelo de gestión ética

constituye en sí mismo, un compendio de medidas para prevenir, detectar y corregir actuaciones irregulares y contrarias a los principios éticos, incluido el respeto a los derechos humanos, disponiendo además la entidad de un **Canal ético para denunciar conductas**.

A continuación, se presentan los **resultados del proceso de elegibilidad y alineamiento a la mitigación del cambio climático** según el cálculo de los indicadores y el cumplimiento de los criterios técnicos exigidos y justificados en los apartados anteriores para facilitar la cumplimentación de las plantillas oficiales.

7. DIVULGACIÓN DE LOS INDICADORES

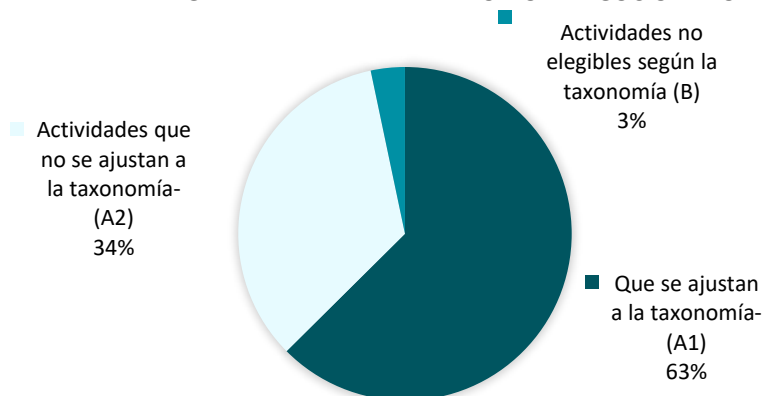
En las siguientes tablas se presenta la cumplimentación de las plantillas oficiales de divulgación financiera atendiendo a la elegibilidad y la alineación de las actividades determinando los tres indicadores resultados:

- **Volumen de negocios (INCN)**
- **CapEx**
- **OpEx**

Destacar que para el caso del INCN, se debe tener en cuenta que se incluirá la *proporción del volumen de negocios a que se refiere el artículo 8, apartado 2, letra a), del Reglamento (UE) 2020/852 se calculará como la parte del volumen de negocios neto derivado de productos o servicios, incluidos los inmateriales, asociados con actividades económicas que se ajustan a la taxonomía (numerador), dividido por el volumen de negocios neto (denominador) como se define en el artículo 2, apartado 5, de la Directiva 2013/34/UE. El volumen de negocios incluirá los ingresos reconocidos con arreglo a la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 1, párrafo 82, letra a), adoptada por el Reglamento (CE) nº 1126/2008 de la Comisión.*

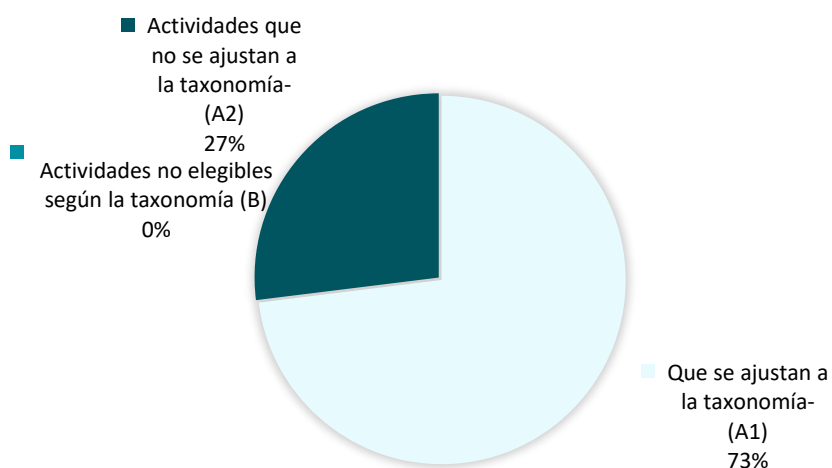
	Volumen de negocios (Mill. €)	%S total
Que se ajustan a la taxonomía-(A1)	669	63%
Actividades que no se ajustan a la taxonomía-(A2)	365	34%
Actividades no elegibles según la taxonomía (B)	35	3%
Total	1.069	100%

KPI-ELEGIBILIDAD Y ALINEAMIENTO-VOL. NEGOCIO NETO



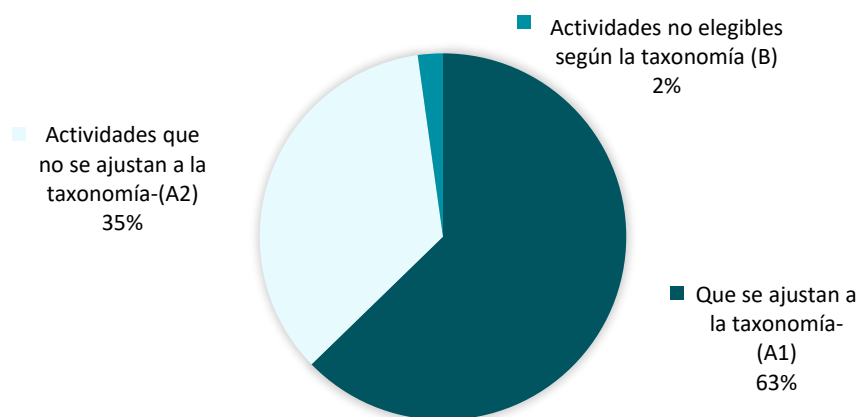
	CapEx (Mill. €)	%S total
Que se ajustan a la taxonomía-(A1)	1.013	73%
Actividades que no se ajustan a la taxonomía-(A2)	374	27%
Actividades no elegibles según la taxonomía (B)	-	0%
Total	1.387	100%

KPI-ELEGIBILIDAD Y ALINEAMIENTO-CAPEX



	OpEx (Mill. €)	%S total
Que se ajustan a la taxonomía-(A1)	1.003	63%
Actividades que no se ajustan a la taxonomía-(A2)	561	35%
Actividades no elegibles según la taxonomía (B)	35	2%
Total	1.599	100%

KPI-ELEGIBILIDAD Y ALINEAMIENTO-OPEX



Volumen de negocios

Año financiero	2023			CTS						Criterios DNSH						Proporción VNN que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), año N-1	Categoría de actividad facilitadora F	Categoría de actividad de transición T	
Actividades económicas (VOLUMEN DE NEGOCIO)	Códigos	VNN (Mill.€)	Proporción VNN%	Mitigación del CC	Adaptación del CC	Recursos hídricos y marinos	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad y ecosistemas	Mitigación del CC	Adaptación del CC	Recursos hídricos y marinos	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad y ecosistemas				Garantías mínimas
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1. Actividades alineadas con la taxonomía																			
Infraestructura para el transporte ferroviario	CCM 6.14	669	63%	S	N	N	N	N	N		S	S	S	S	S	S	62%	F	
VNN de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		669	63%	63%							S	S	S	S	S	S	62%		
De las cuales facilitadoras		669	63%	63%							S	S	S	S	S	S	62%	F	
De las cuales de transición				0%															T
A.2. Actividades elegibles, pero no alineadas																			
Infraestructura para el transporte ferroviario	CCM 6.14	365	34%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								18%		
Volumen de negocios de actividades elegibles según la taxonomía, pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		365	34%	34%													18%		
TOTAL (A.1 + A.2)		1.034	97%	97%													80%		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES																			
VNN de actividades no elegibles según la taxonomía (B)		35	3%																
TOTAL (A+B)		1.069	100%																

CapEx

Año financiero	2023			CTS						Criterios DNSH						Proporción CapEx que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), año N-1	Categoría de actividad facilitadora F	Categoría de actividad de transición T	
Actividades económicas (CapEx)	Códigos	CapEx (Mill.€)	Proporción CapEx%	Mitigación del CC	Adaptación del CC	Recursos hídricos y marinos	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad y ecosistemas	Mitigación del CC	Adaptación del CC	Recursos hídricos y marinos	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad y ecosistemas				Garantías mínimas
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1. Actividades alineadas con la taxonomía																			
Infraestructura para el transporte ferroviario	CCM 6.14	1.013	73%	S	N	N	N	N	N		S	S	S	S	S	S	21%	F	
CapEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		1.013	73%	73%							S	S	S	S	S	S	21%		
De las cuales facilitadoras		1.013	73%	73%							S	S	S	S	S	S	21%	F	
De las cuales de transición				0%															T
A.2. Actividades elegibles, pero no alineadas																			
Infraestructura para el transporte ferroviario	CCM 6.14	374	27%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								79%		
CapEx de actividades elegibles según la taxonomía, pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		374	27%	27%													79%		
TOTAL (A.1 + A.2)		1.387	100%	100%													100%		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES																			
CapEx de actividades no elegibles según la taxonomía (B)			0%																
TOTAL (A+B)		1.387	100%																

OpEx

Año financiero	2023			CTS						Criterios DNSH						Proporción OpEx que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), año N-1	Categoría de actividad facilitadora F	Categoría de actividad de transición T	
Actividades económicas (OpEx)	Códigos	OpEx(Mill.€)	Proporción OpEx%	Mitigación del CC	Adaptación del CC	Recursos hídricos y marinos	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad y ecosistemas	Mitigación del CC	Adaptación del CC	Recursos hídricos y marinos	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad y ecosistemas				Garantías mínimas
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1. Actividades alineadas con la taxonomía																			
Infraestructura para el transporte ferroviario	CCM 6.14	1.003	63%	S ²⁵³	N	N	N	N	N		S	S	S	S	S	S	51%	F	
OpEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		1.003	63%	63%							S	S	S	S	S	S	51%		
De las cuales facilitadoras		1.003	63%	63%							S	S	S	S	S	S	51%	F	
De las cuales de transición				0%															T
A.2. Actividades elegibles, pero no alineadas																			
Infraestructura para el transporte ferroviario	CCM 6.14	561	35%	EL ²⁵⁴	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								49%		
OpEx de actividades elegibles según la taxonomía, pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		561	35%	35%													49%		
TOTAL (A.1 + A.2)		1.564	98%	98%													100%		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES																			
OpEx de actividades no elegibles según la taxonomía (B)		35	2%																
TOTAL (A+B)		1.599	100%																

²⁵³ S: sí, actividad elegible según la taxonomía y que se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente

N: no, actividad elegible según la taxonomía, pero que no se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente

N/EL: no elegible, actividad no elegible según la taxonomía para el objetivo medioambiental pertinente

²⁵⁴ EL: actividad elegible según la taxonomía para el objetivo pertinente

N/EL: actividad no elegible según la taxonomía para el objetivo pertinente

ANEXO 4

INFORMACIÓN AMBIENTAL



Anexo 4. Información ambiental

A continuación, se expone el **detalle de los resultados ambientales en el ejercicio 2023** y su comparación los dos ejercicios anteriores. Esta información se ha incluido siguiendo las directrices de los Estándares GRI para la Elaboración de Informes de Sostenibilidad.

GRI 301: Materiales

GRI 301-1: Materiales utilizados por peso o volumen

GRI 301-2: Materiales reciclados utilizados

Material ferroviario (T)

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023 ²⁵⁵
Carril	26.046	44.123	44.123
Traviesas de madera	2.600	1.742	1.742
Traviesas de hormigón	73.229	147.902	147.902
Balasto	745.857	1.062.930	1.062.930

Consumo de herbicidas

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023 ²⁵⁶
Superficie tratada (m ²)	279.534.100	273.435.356	273.435.356
Kg + l	242.595	171.801	171.801
Índice	0,87	0,63	0,63

GRI 302: Energía

GRI 302-1: Consumo energético dentro de la organización

GRI 302-2: Consumo energético fuera de la organización

GRI 302-4: Reducción del consumo energético

GRI 302-5: Reducción de los requerimientos energéticos de productos y servicios

²⁵⁵ Dato a cierre 2022. Última información disponible. La información relativa a 2023 se presentará en el primer semestre de 2024, en la Memoria Medioambiental de Adif.

²⁵⁶ Dato a cierre 2022. Última información disponible. La información relativa a 2023 se presentará en el primer semestre de 2024, en la Memoria Medioambiental de Adif.

Consumo de energía

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Energía eléctrica (TJ/año)	366,74	366,78	355,49
Usos Tracción (UT)	0,44	1,06	0,81
Usos Distintos de Tracción (UDT)	366,31	365,73	354,67
Gasóleo (TJ/año)	165,02	134,94	114,72
Gasóleo A – Automoción	53,16	46,05	47,07
Gasóleo B - Mantenimiento Vía	27,77	18,70	16,94
Gasóleo B - Maniobras a Talleres	0	0	0,001
Gasóleo B – Oper. Aux. Terminales	3,99	3,06	2,74
Gasóleo B - Maniobras Estaciones	66,5	56,02	45,25
Gasóleo C – Calefacción	15,60	11,10	2,72
Gasolina (TJ/año)	2,03	6,27	6,98
Autogas (TJ/año)	0,002	0,001	0,004
Gas natural comprimido (TJ/año)	0,007	0,011	0,011
Gas natural (TJ/año)	16,57	19,20	13,75

Fuentes de energía primaria (TJ/año)

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Carbón	27,80	37,35	21,94
Ciclo combinado	211,44	294,27	225,49
Nuclear	304,04	272,02	311,50
Cogeneración y residuos no renovables	158,42	94,71	105,92
Turbinación bombeo	14,91	18,35	29,78
Recursos fósiles	716,62	716,69	694,63
Hidráulica	37,62	23,69	28,14
Eólica	75,26	79,34	68,24
Solar (fotovoltaica y térmica)	32,01	41,67	45,99
Otras renovables ²⁵⁷	6,94	7,14	4,79
Recursos renovables	151,83	151,85	147,17

GRI 302-3: Intensidad energética

Intensidad energética final y primaria

Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
----------------	----------------	----------------

²⁵⁷ Biogás, biomasa, hidráulica marina y geotérmica

Km-tren gestionados (Km-tren/año) ²⁵⁸	116.902.823	122.525.730	123.404.933
Intensidad energética final (MJ/Km-tren) ²⁵⁹	4,71	4,30	3,98
Intensidad energética primaria (MJ/Km-tren) ²⁶⁰	9,00	8,40	7,92

GRI 303: Agua

GRI 303-1: Interacción con el agua como recurso compartido

GRI 303-2: Gestión de los impactos relacionados con los vertidos de agua

GRI 303-3: Extracción de agua

GRI 303-4: Vertido de agua

GRI 303-5: Consumo de agua

Consumo de agua²⁶¹

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
m ³	652.084	630.371	493.736

Dado que todos los consumos provienen de redes municipales, no se produce directamente afección significativa a fuentes de agua por extracción, ni se realizan actividades de reciclaje o reutilización de agua.

Además del consumo relativamente menor procedente de pozos del que no se dispone de información cuantitativa.

Se disponen de todas las autorizaciones legalmente establecidas para la captación del agua procedente de estas fuentes. Igualmente, se pagan las tasas reglamentarias relativas al consumo de agua.

Los principales vertidos originados por las actividades propias de Adif son las aguas residuales sanitarias procedentes de los aseos públicos existentes en las estaciones.

Asimismo, dado que el agua residual se vierte a sistemas municipales de tratamiento, no se producen afecciones directas a masas de agua por vertidos o escorrentías.

²⁵⁸ Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

²⁵⁹ Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

²⁶⁰ Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

²⁶¹ Para el cálculo del consumo de agua de red en actividades propias de Adif se calcula en base al precio medio del agua: 2,40 €/m³ en 2023 (2,25€/m³ para 2021, 2,33€/m³ para 2022).

Se dispone de las autorizaciones legalmente establecidas para el vertido de aguas residuales y se realizan las analíticas periódicas establecidas en dichas autorizaciones. Asimismo, se pagan las tasas establecidas por alcantarillado, saneamiento y depuración de aguas residuales.

GRI 304: Biodiversidad

GRI 304-1: Centros de operaciones en propiedad, arrendados o gestionados ubicados dentro de o junto a áreas protegidas o zonas de gran valor para la biodiversidad fuera de áreas protegidas

GRI 304-2: Impactos significativos de las actividades, productos y servicios en la biodiversidad

GRI 304-3: Hábitats protegidos o restaurados

Cumplimiento legislación ambiental

		Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Fase diseño	Informes de revisión ambiental de proyectos	735	806	854
	Certificados de cumplimiento de la D.I.A. de proyectos	10	11	7
	Informes de adecuación a la D.I.A.	24	14	19
	Informes de adecuación ambiental a los anejos de I.A. de proyectos	163	81	133
	Notas de exención de trámite Evaluación de I.A.	163	81	133
Fase construcción	Informes de Revisión Ambiental de proyectos	17	23	32
	Informes de adecuación a la DIA de Proyectos Modificados	4	8	1
	Informes adecuación a la DIA complementario	1	0	0
	Obras de emergencia	24	11	12
	Notas de exención de trámite de EIA	38	17	30
	Informes de Adecuación Ambiental	11	9	19

Informes normativos de seguimiento ambiental de obras con DIA

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Antes del inicio de las obras	17	15	9
Paralelo al Acta de Comprobación del replanteo	15	13	12
Previo a la recepción de la obra	8	3	7
Periódicos	33	53	72

Seguimiento ambiental de obras no sometidas a DIA

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Número de obras activas con Vigilancia Ambiental	139	165	178
Informes de seguimiento	768	760	963

Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Longitud de la red ferroviaria activa	11.870	11.870	11.671
Superficie ocupada por la red ferroviaria en activo	37.507	37.507	36.870
Área de afección estimada	75.669	75.669	74.396

Principales medidas y acciones de prevención contra incendios

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Recursos destinados a la prevención de incendios (€)	21,48	18,67	18,67 ²⁶²
Incendios (nº)	20	44	29

GRI 305: Emisiones

GRI 305-1: Emisiones indirectas de gases de efecto invernadero (Alcance 1)

GRI 305-2: Emisiones indirectas de gases de efecto invernadero (Alcance 2)

GRI 305-4: Intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero

GRI 305-5: Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero

Lucha contra el cambio climático

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Reducción de emisiones de GEI (Tm de CO ₂) ²⁶³	7.250	7.591	11.675
Mejora de la eficiencia energética (GWh equivalentes)	52,86	53,70	69,69
Objetivo de reducción de huella de carbono para 2030 (%) ²⁶⁴	86% según mercado eléctrico (GdO) 25% según mix eléctrico peninsular	86% según mercado eléctrico (GdO) 25% según mix eléctrico peninsular	86% según mercado eléctrico (GdO) 25% según mix eléctrico peninsular
Porcentaje de energía eléctrica comprada con certificado de GdO ²⁶⁵	100	100	100
Porcentaje de energías renovables (energía eléctrica con GdO con respecto al total de energía consumida)	66,6	69,6	72,4

²⁶² Dato a cierre 2022. Última información disponible. La información relativa a 2023 se presentará en el primer semestre de 2024, en la Memoria Medioambiental de Adif.

²⁶³ Para una mejor comparativa, se ha utilizado el mismo factor de REE de 2020 (0,124), utilizado para el cálculo de las metas del MITMA.

²⁶⁴ Dato agregado Adif y Adif AV

²⁶⁵ Dato agregado Adif y Adif AV

Toneladas de CO_{2eq} emitidas/tracción ferroviaria en infraestructuras

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Emisiones de CO _{2eq} procedentes de la tracción diésel	138.568	136.553	123.302
Emisiones de CO _{2eq} procedentes de la tracción eléctrica	148.944	190.676	135.409
Emisiones de CO _{2eq} totales	287.512	327.229	258.711

Alcances

		Ejercicio 2021	%	Ejercicio 2022	%	Ejercicio 2023	%
Alcance 1	Instalaciones de combustión	2.101	12,64	1.880	12,84	903	7,07
	Mto. de vía, maniobras y operaciones auxiliares	7.299	43,94	5.985	40,89	4.948	38,76
	Vehículos	7.213	43,42	6.772	46,27	6.915	54,17
	Suma Alcance 1	16.612	-	14.636	-	12.766	-
Alcance 2	Consumo de energía eléctrica	12.021	-	14.569	-	9.875	-
Total (tCO_{2eq})		28.633	-	29.205	-	22.641	-
Mix eléctrico peninsular							
Total (tCO_{2eq})		16.612	-	14.636	-	12.766	-
Mercado eléctrico							

GRI 306: Residuos

GRI 306-1: Generación de residuos e impactos significativos relacionados con los residuos

GRI 306-2: Gestión de impactos significativos relacionados con los residuos

GRI 306-3: Residuos generados

GRI 306-4: Residuos no destinados a eliminación

GRI 306-5: Residuos destinados a eliminación

Residuos producidos

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023 ²⁶⁶
Residuos peligrosos generados en la explotación y mantenimiento de infraestructuras (T)	130,00	110,08	110,08
Intensidad de generación de residuos peligrosos (t residuos/millones km tren)	1,11	0,85	0,85
Residuos destinados a valorización (%)	73,3	85,7	85,7

²⁶⁶ Dato a cierre 2022. Última información disponible. La información relativa a 2023 se presentará en el primer semestre de 2024, en la Memoria Medioambiental de Adif.

Distribución categorías de residuos (%)

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023 ²⁶⁷
Baterías, pilas y acumuladores	35,3	52,11	52,11
Material eléctrico y electrónico	18,9	15,85	15,85
Residuos con hidrocarburos	0,4	0,43	0,43
Residuos de adhesivos y sellantes	1,3	0,02	0,02
Aceites y grasas	3,4	5,91	5,91
Restos de separadores de agua	7,8	9,77	9,77
Trapos y otros absorbentes	4,2	2,75	2,75
Restos metálicos contaminados	0,7	1,43	1,43
Gases en recipientes a presión	0,36	0,94	0,94
Residuos de envases	2,4	3,5	3,5
Restos de combustibles	0	0,21	0,21
Residuos sanitarios	0,58	0,67	0,67
Otros	24,7	6,4	6,4

Gestión de suelos contaminados

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Nº de emplazamientos gestionados	31	31	31
Nº de emplazamientos en descontaminación	15	15	16
Nº de emplazamientos en Vigilancia y control	16	16	15
Informes de control y seguimiento emitidos	78	80	83
Emplazamientos con requerimiento Administrativo	15	15	15

Accidentes con afección al suelo

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023
Accidente en seguimiento	1	2	1
Accidente producido	3	2	3

²⁶⁷ Dato a cierre 2022. Última información disponible. La información relativa a 2023 se presentará en el primer semestre de 2024, en la Memoria Medioambiental de Adif

ANEXO 5

Tabla de referencia a Indicadores GRI e indicadores de información no financiera

Anexo 5. Tabla de referencia a Indicadores GRI e indicadores de información no financiera

Contenidos generales

INDICADOR GRI		Referencia/página
1. La organización y sus prácticas de presentación de informes		
2-1	Detalles organizacionales	Ubicación sede: C/Sor Ángela de la Cruz 3-3º, 28020 (Madrid)
2-2	Entidades incluidas en la presentación de informes de sostenibilidad	Administrador de infraestructuras ferroviarias de Adif
2-3	Periodo objeto del informe, frecuencia y punto de contacto	1 de enero de 2023 a 31 de diciembre de 2023, frecuencia anual, contacto: rsc@adif.es
2-4	Actualización de la información	280-281
2-5	Verificación externa	Informe de verificación.
2. Actividades y trabajadores		
2-6	Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales	9-35
2-7	Empleados	101-107
3. Gobernanza		
2-9	Estructura de gobernanza y composición	35, 38-43
2-10	Designación y selección del máximo órgano de gobierno	38
2-11	Presidente del máximo órgano de gobierno	38-43
2-12	Función del máximo órgano de gobierno en la supervisión de la gestión de los impactos	38-43
2-13	Delegación de la responsabilidad de gestión de los impactos	40-43
2-14	Función del máximo órgano de gobierno en la presentación de informes de sostenibilidad	38-43
2-15	Conflictos de interés	44-48
2-16	Comunicación de inquietudes críticas	45-47, 166-167
2-17	Conocimientos colectivos del máximo órgano de gobierno	38-43
2-18	Evaluación del desempeño del máximo órgano de gobierno	38-43
2-19	Políticas de remuneración	40,43
2-20	Proceso para determinar la remuneración	40

	INDICADOR GRI	Referencia/página
2-21	Ratio de compensación total anual	40, 105-107
4. Estrategia, políticas y prácticas		
2-22	Declaración sobre la estrategia de desarrollo sostenibles	64, 78-100
2-23	Compromisos y políticas	47-52, 78-79, 93-100
2-24	Incorporación de los compromisos y políticas	47-52, 93-100
2-25	Procesos para remediar los impactos negativos	52--60
2-26	Mecanismos para solicitar asesoramiento y plantear inquietudes	43-46, 166-168
2-27	Cumplimiento de la legislación y las normativas	46-52, 60-62, La organización cumple con la normativa vigente en los distintos ámbitos.
2-28	Afiliación a asociaciones	73-74, 128-132, 246
5. Participación de los grupos de interés		
2-29	Enfoque para la participación de los grupos de interés	65-73
2-30	Convenios de negociación colectiva	127

Enfoque de gestión

	INDICADOR GRI	Referencia/página
3-1	Proceso de determinación de los temas materiales	74-76
3-2	Lista de temas materiales	75
3-3	Gestión de los temas materiales	74-76, Los aspectos sobre los que se reporta hacen referencia a las actividades desarrolladas por la entidad y a los posibles impactos directos derivados de ellas Al inicio de cada apartado se informa de los hitos, riesgos y compromisos adquiridos. A lo largo de cada bloque se informa sobre las políticas y riesgos de cada asunto material.

Indicadores de desempeño económico

	INDICADOR GRI	Referencia/página
201-1	Valor económico directo generado y distribuido	228
201-4	Asistencia financiera recibida del gobierno	228

Competencia desleal

	INDICADOR GRI	Referencia/página
206-1	Acciones jurídicas relacionadas con la competencia desleal y las prácticas monopólicas y contra la libre competencia	En 2023 no se han registrado demandas por competencia desleal, prácticas monopolísticas o contra la libre competencia

Materiales

	INDICADOR GRI	Referencia/página
301-1	Materiales utilizados por peso o volumen	306-307
301-2	Materiales reciclados utilizados	306-307

Energía

	INDICADOR GRI	Referencia/página
302-1	Consumo energético dentro de la organización	206-208, 212; 306-307
302-3	Intensidad energética	307
302-4	Reducción del consumo energético	214, 311-312

Agua

	INDICADOR GRI	Referencia/página
303-1	Interacción con el agua como recurso compartido	308
303-2	Gestión de los impactos relacionados con los vertidos de agua	308
303-3	Extracción de agua	308
303-4	Vertido de agua	308
303-5	Consumo de agua	308

Biodiversidad

	INDICADOR GRI	Referencia/página
304-1	Sitios operacionales en propiedad, arrendados o gestionados ubicados dentro de o junto a áreas protegidas o zonas de gran valor para la biodiversidad fuera de áreas protegidas	215-220, 309-310
304-2	Impactos significativos de las	215-220, 309-310

actividades, productos y servicios en la biodiversidad

Emisiones

	INDICADOR GRI	Referencia/página
305-1	Emisiones directas de gases de efecto invernadero (alcance 1)	212-214, 310-311
305-2	Emisiones indirectas de gases de efecto invernadero al generar energía (alcance 2)	212-214, 310-311
305-4	Intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero	310-311
305-5	Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero	212-214, 310-311

Residuos

	INDICADOR GRI	Referencia/página
306-1	Generación de residuos e impactos significativos relacionados con los residuos	221-223, 311-312
306-2	Gestión de impactos significativos relacionados con los residuos	221-223
306-3	Residuos generados	311-312
306-4	Residuos no destinados a eliminación	311-312

Cumplimiento ambiental

	INDICADOR GRI	Referencia/página
307-1	Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental	208, En 2023, se han registrado 3 incidentes relacionados con la contaminación de suelo en Adif (2 en 2022 y 3 en 2021)

Empleo

	INDICADOR GRI	Referencia/página
401-1	Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	102-103
401-2	Beneficios para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales	124-125
401-3	Permisos parentales	124-125

Salud y seguridad en el trabajo

	INDICADOR GRI	Referencia/página
403-1	Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo	154-160
403-2	Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes	156-159
403-3	Servicios de salud en el trabajo	154-158
403-4	Participación de los trabajadores, consultas y comunicación sobre salud y seguridad en el trabajo	154-158
403-5	Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo	155-156, 159
403-6	Promoción de la salud de los trabajadores	154-158
403-7	Prevención y mitigación de los impactos en la salud y la seguridad de los trabajadores directamente vinculados con las relaciones comerciales	154-158
403-8	Cobertura del sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo	154-158
403-9	Lesiones por accidente laboral	157-159
403-10	Dolencias y enfermedades laborales	157-159

Formación y enseñanza

	INDICADOR GRI	Referencia/página
404-1	Media de horas de formación al año por empleado	117
404-2	Programas para desarrollar las competencias de los empleados y programas de ayuda a la transición	114-117
404-3	Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas de su desempeño y del desarrollo de su carrera	121-123

Diversidad e igualdad de oportunidades

	INDICADOR GRI	Referencia/página
405-1	Diversidad en órganos de gobierno y empleados	39-42, 101-103
405-2	Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	105-107

No discriminación

	INDICADOR GRI	Referencia/página
406-1	Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	Al igual que en 2023, durante este ejercicio no se han detectado ni denunciado casos de discriminación ni acoso sexual o por razón de sexo en la Entidad

Libertad de asociación y negociación colectiva

	INDICADOR GRI	Referencia/página
407-1	Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	En 2023 no se han identificado centros ni proveedores significativos en los que la libertad de asociación y el derecho de acogerse a convenios colectivos pueden infringirse o estar amenazados

Comunidades locales

	INDICADOR GRI	Referencia/página
413-1	Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	165-192

Evaluación social de los proveedores

	INDICADOR GRI	Referencia/página
414-1	Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con los criterios sociales	222-225

Salud y seguridad de los clientes

	INDICADOR GRI	Referencia/página
416-1	Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios	132-145, 173-185

Marketing y etiquetado

	INDICADOR GRI	Referencia/página
417-3	Casos de incumplimiento relacionados con comunicaciones de marketing	En el ejercicio 2023 no se han registrado casos de incumplimiento de la normativa o los códigos voluntarios relativos a las comunicaciones de marketing

Privacidad del cliente

	INDICADOR GRI	Referencia/página
418-1	Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente	142-145

Cumplimiento socioeconómico

	INDICADOR GRI	Referencia/página
419-1	Incumplimiento de las leyes y normativas en los ámbitos social y económico	En el ejercicio 2023 Adif no ha recibido sanciones ni multas significativas derivadas del incumplimiento de la normativa en los ámbitos social y económico (al igual que en 2022)

Índice de contenidos Ley 11/2018

Ámbitos	Marco de reporting	Referencia/Pág.	Comentarios/razón de omisión
MODELO DE NEGOCIO	MODELO DE NEGOCIO	2-1 Detalles organizacionales Actividades, marcas, productos y servicios	
		2-6 Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales	
	ENTORNO EMPRESARIAL	2-7 Empleados 2-8 Trabajadores que no son empleados	
		2-9 Estructura de gobernanza y composición	9-35, 38-43, 47-52, 93-100, 101-107, 166-167
	ORGANIZACIÓN Y ESTRUCTURA	2-10 Designación y selección del máximo órgano de gobierno	
	MERCADOS EN LOS QUE OPERA		
	OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS	2-24 Incorporación de los compromisos y políticas	
	FACTORES Y TENDENCIAS QUE PUEDEN AFECTAR A SU FUTURA EVOLUCIÓN	2-16 Comunicación de inquietudes críticas	
PRINCIPALES RIESGOS E IMPACTOS IDENTIFICADOS	GESTIÓN DE RIESGOS	2-25 Procesos para remediar los impactos negativos	52-60
	ANÁLISIS DE RIESGOS E IMPACTOS RELACIONADOS CON CUESTIONES CLAVE	2-15 Conflictos de interés	44-48

CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES				
GESTIÓN AMBIENTAL	EFFECTOS ACTUALES Y PREVISIBLES DE LAS ACTIVIDADES DE LA EMPRESA	2-15 Conflictos de interés 2-16 Comunicación de inquietudes críticas	44-48, 166-167	
	PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN O CERTIFICACIÓN AMBIENTAL	2-27 Cumplimiento de la legislación y las Normativas	200-204	
	RECURSOS DEDICADOS A LA PREVENCIÓN DE RIESGOS AMBIENTALES	2-25 Procesos para remediar los impactos negativos	159-161, 199, 309-310	
	APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE PRECAUCIÓN	2-24 Incorporación de los compromisos y políticas	n/a	En base a los procedimientos documentados relativos a la “Actuación ante emergencias que afectan al medio ambiente” y “Actuación Frente a Incidencias Ambientales Menores”, a través de los cuales, se dota a la organización de directrices comunes de actuación y análisis, con el fin de prevenir o mitigar los potenciales impactos ambientales adversos, dando una respuesta adecuada y eficaz
	CANTIDAD DE PROVISIONES Y GARANTÍAS PARA RIESGOS AMBIENTALES	Descripción cualitativa de las provisiones para riesgos ambientales	n/a	En Adif no hay un registro contable
CONTAMINACIÓN	MEDIDAS PARA PREVENIR, REDUCIR O REPARAR LAS EMISIONES DE CARBONO QUE AFECTAN GRAVEMENTE EL MEDIO AMBIENTE	Descripción cualitativa de las medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono	201-205, 313	
ECONOMÍA CIRCULAR Y PREVENCIÓN DE	MEDIDAS DE PREVENCIÓN, RECICLAJE,	GRI 306-1 Generación de residuos e impactos	220-222, 312-313	

CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES				
GESTIÓN DE RESIDUOS	REUTILIZACIÓN, OTRAS FORMAS DE RECUPERACIÓN Y ELIMINACIÓN DE DESECHOS	significativos relacionados con los residuos		
		GRI 306-2 Gestión de impactos significativos relacionados con los residuos		
		GRI 306-3 Residuos generados		
		GRI 306-4 Residuos no destinados a eliminación		
	ACCIONES PARA COMBATIR EL DESPERDICIO DE ALIMENTOS	-	n/a	Dada la actividad de la Compañía, este indicador no se considera relevante
USO SOSTENIBLE DE RECURSOS	CONSUMO DE AGUA Y EL SUMINISTRO DE AGUA DE ACUERDO CON LAS LIMITACIONES LOCALES	GRI 303-5 Consumo de agua	308	
	CONSUMO DE MATERIAS PRIMAS	GRI 301-1 Materiales utilizados por peso y volumen	306	
	MEDIDAS ADOPTADAS PARA MEJORAR LA EFICIENCIA DEL USO	GRI 301-1 Materiales utilizados por	220-222	

CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES			
	DE MATERIAS PRIMAS	peso y volumen	
	CONSUMO, DIRECTO E INDIRECTO DE ENERGÍA	GRI 302-1 Consumo energético dentro de la organización	208-211; 307-308
		GRI 302-3 Intensidad energética	
	MEDIDAS TOMADAS PARA MEJORAR LA EFICIENCIA ENERGÉTICA	GRI 302-4 Reducción del consumo energético	214, 311-312
	USO DE ENERGÍAS RENOVABLES	GRI 302-1 Consumo energético dentro de la organización	208-212; 311-312
CAMBIO CLIMÁTICO	ELEMENTOS IMPORTANTES DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO GENERADOS COMO RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES DE LA EMPRESA	GRI 305-1 Emisiones directas de gases de efecto invernadero (alcance 1)	
		GRI 305-2 Emisiones indirectas de gases de efecto invernadero (alcance 2)	310-311
	MEDIDAS ADOPTADAS PARA ADAPTARSE A LAS CONSECUENCIAS DEL CAMBIO CLIMÁTICO	GRI 305-4 Intensidad de emisiones de gases de efecto invernadero	
		Descripción cualitativa de las medidas adoptadas para adaptarse a	208-214

CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES				
	METAS DE REDUCCIÓN ESTABLECIDAS VOLUNTARIAMENTE	<p>las consecuencias del cambio climático</p> <p>GRI 305-4 Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero</p>	94, 315	
BIODIVERSIDAD	MEDIDAS TOMADAS PARA PRESERVAR O RESTAURAR LA BIODIVERSIDAD	<p>GRI 304-3 Hábitats protegidos o restaurados</p> <p>GRI 304-1 Centros de operaciones en propiedad, arrendados o gestionados ubicados dentro de o junto a áreas protegidas o zonas de gran valor para la biodiversidad fuera de áreas protegidas</p>	215-220, 309-310	
	IMPACTOS CAUSADOS POR LAS ACTIVIDADES U OPERACIONES EN ÁREAS PROTEGIDAS		215-220, 309-310	

CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL				
EMPLEO	NÚMERO TOTAL Y DISTRIBUCIÓN DE EMPLEADOS POR SEXO, EDAD, PAÍS Y CLASIFICACIÓN PROFESIONAL	2-7 Empleados	102-104	
	NÚMERO TOTAL Y DISTRIBUCIÓN DE MODALIDADES DE CONTRATO DE TRABAJO	2-7 Empleados	102-104	
	PROMEDIO ANUAL DE CONTRATOS INDEFINIDOS, DE CONTRATOS TEMPORALES Y DE CONTRATOS A TIEMPO PARCIAL	<p>2-7 Empleados</p> <p>GRI 401-1 Nuevas contrataciones de empleados y contratación de personal</p>	102-104	

CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL				
	POR SEXO, EDAD Y CLASIFICACIÓN PROFESIONAL			
	NÚMERO DE DESPIDOS POR SEXO, EDAD Y CLASIFICACIÓN PROFESIONAL	Descripción cualitativa del número de despidos	n/a	Durante el ejercicio 2023 no se han producido (al igual que en 2022 y 2021)
	BRECHA SALARIAL	GRI 405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	106-107	
	REMUNERACIONES MEDIAS Y SU EVOLUCIÓN DESAGREGADOS POR SEXO, EDAD Y CLASIFICACIÓN PROFESIONAL O IGUAL VALOR	Descripción cuantitativa de las remuneraciones medias de la plantilla por sexo, edad y categoría profesional	40, 104-107	
	REMUNERACIÓN MEDIA DE LOS CONSEJEROS Y DIRECTIVOS	Descripción cuantitativa de las remuneraciones medias de los consejeros por sexo	40	
	POLÍTICAS DE DESCONEXIÓN LABORAL		108-109, 124-125	
	EMPLEADOS CON DISCAPACIDAD	GRI 405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	n/a	En el ejercicio de 2023 no hubo empleados con discapacidad (en 2021 y 2020 hubo uno)
ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO	ORGANIZACIÓN DEL TIEMPO DE TRABAJO	Descripción cualitativa sobre la organización del tiempo de trabajo	110-114	

CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL			
	NÚMERO DE HORAS DE ABSENTISMO	GRI 403-2 Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes y número de muertes por accidente laboral o enfermedad profesional	157-158
	MEDIDAS DESTINADAS A FACILITAR EL DISFRUTE DE LA CONCILIACIÓN FAMILIAR	GRI 401-2 Beneficios para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales	108-109, 124-125
		GRI 401-3 Permiso parental	124-125
SEGURIDAD Y SALUD	CONDICIONES DE SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO	GRI 403-2 Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes	154-159
	ACCIDENTES DE TRABAJO, EN PARTICULAR SU FRECUENCIA Y GRAVEDAD, POR SEXO		156-158
RELACIONES SOCIALES	ORGANIZACIÓN DEL DIÁLOGO SOCIAL	GRI 403-1 Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo	154-160
	PORCENTAJE DE EMPLEADOS CUBIERTOS POR CONVENIO COLECTIVO POR PAÍS	2-26 Mecanismos para solicitar asesoramiento y plantear inquietudes	125-127
			El 91,93% de los empleados están cubiertos por convenio (91,4% en 2021 y 93,18% en 2022). En el ejercicio 2023 ha habido 879 personas pertenecientes a la categoría de estructura de dirección (841 en 2022) que han permanecido fuera del convenio colectivo.

CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL			
	BALANCE DE CONVENIOS COLECTIVOS EN LA SALUD Y LA SEGURIDAD EN EL TRABAJO	2-30 Convenios de negociación colectiva	128
	MECANISMOS Y PROCEDIMIENTOS CON LOS QUE CUENTA LA EMPRESA PARA PROMOVER LA IMPLICACIÓN DE LOS TRABAJADORES EN LA GESTIÓN DE LA COMPAÑÍA, EN TÉRMINOS DE INFORMACIÓN, CONSULTA Y PARTICIPACIÓN		128-129
FORMACIÓN	POLÍTICAS IMPLEMENTADAS EN EL CAMPO DE LA FORMACIÓN	GRI 404-2 Programas para mejorar las aptitudes de los empleados y programas de ayuda a la transición	114-117
	CANTIDAD TOTAL DE HORAS DE FORMACIÓN POR CATEGORÍAS PROFESIONALES	GRI 404-1 Media de horas de formación al año por empleado	117
IGUALDAD	MEDIDAS ADOPTADAS PARA PROMOVER EL EMPLEO, PROTOCOLOS CONTRA EL ACOSO SEXUAL Y POR RAZÓN DE SEXO	GRI 405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	106-107
	PLANES DE IGUALDAD	GRI 405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	129-131
	LA INTEGRACIÓN Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS	GRI 405-1 Diversidad en órganos de	174-175

CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL

<p>PERSONAS CON DISCAPACIDAD</p> <p>POLÍTICA CONTRA TODO TIPO DE DISCRIMINACIÓN Y, EN SU CASO, DE GESTIÓN DE LA DIVERSIDAD</p>	<p>gobierno y empleados</p> <p>GRI 406-1 Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas</p>	<p>130-131</p>	<p>Durante este ejercicio no se han detectado ni denunciado casos de discriminación ni acoso sexual o por razón de sexo en la Entidad</p>
--	---	----------------	---

DERECHOS HUMANOS

<p>PROCEDIMIENTOS DE DILIGENCIA DEBIDA EN MATERIA DE DERECHOS HUMANOS</p>	<p>2-27 Cumplimiento de la legislación y las normativas</p>	<p>42, 46-52</p>	
<p>PREVENCIÓN DE LOS RIESGOS DE VULNERACIÓN DE DERECHOS HUMANOS Y, EN SU CASO, MEDIDAS PARA MITIGAR, GESTIONAR Y REPARAR POSIBLES ABUSOS COMETIDOS</p>	<p>Descripción cualitativa de las medidas de prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos</p>	<p>42, 46-52</p>	
<p>DENUNCIAS POR CASOS DE VULNERACIÓN DE DERECHOS HUMANOS</p>	<p>GRI 407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo</p>	<p>n/a</p>	<p>En 2023 no se han identificado centros ni proveedores significativos en los que la libertad de asociación y el derecho de acogerse a convenios colectivos pueden infringirse o estar amenazados</p>
<p>PROMOCIÓN Y CUMPLIMIENTO DE CONVENIOS OIT RELACIONADOS CON LA LIBERTAD DE ASOCIACIÓN Y LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA, LA ELIMINACIÓN DE LA DISCRIMINACIÓN EN EL EMPLEO Y LA OCUPACIÓN, LA ELIMINACIÓN DEL TRABAJO FORZOSO U OBLIGATORIO, LA ABOLICIÓN EFECTIVA DEL TRABAJO INFANTIL</p>	<p>GRI 407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo</p>		

CORRUPCIÓN Y SOBORNO

--	--	--	--

CORRUPCIÓN Y SOBORNO			
MEDIDAS ADOPTADAS PARA PREVENIR LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO	2-25 Procesos para remediar los impactos negativos	40-46	Código Ético y de Conducta
MEDIDAS PARA LUCHAR CONTRA EL BLANQUEO DE CAPITALS	Descripción cualitativa de las medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	40-46	
APORTACIONES A FUNDACIONES Y ENTIDADES SIN ÁNIMO DE LUCRO	GRI 201-1 Valor económico directo, generado y distribuido	187	

SOCIEDAD			
COMPROMISOS DE LA EMPRESA CON EL DESARROLLO SOSTENIBLE	IMPACTO DE LA ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD EN EL EMPLEO Y EL DESARROLLO LOCAL	GRI 413-1 Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	185-193
	IMPACTO DE LA ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD EN LAS POBLACIONES LOCALES Y EN EL TERRITORIO	2-28 Afiliación a asociaciones	73-74, 128-132, 185-193, 246
	RELACIONES MANTENIDAS CON LOS ACTORES DE LAS COMUNIDADES LOCALES Y LAS MODALIDADES DEL DIÁLOGO CON ESTOS	2-29 Enfoque para la participación de los grupos de interés	65-73
	ACCIONES DE ASOCIACIÓN O PATROCINIO	2-28 Afiliación a asociaciones	73-74, 128-132, 187246
SUBCONTRATACIÓN Y PROVEEDORES	INCLUSIÓN EN LA POLÍTICA DE COMPRAS DE CUESTIONES SOCIALES, DE IGUALDAD DE	2-6 Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales	223-225

SOCIEDAD				
	GÉNERO Y AMBIENTALES CONSIDERACIÓN EN LAS RELACIONES CON PROVEEDORES Y SUBCONTRATISTAS DE SU RESPONSABILIDAD SOCIAL Y AMBIENTAL SISTEMAS DE SUPERVISIÓN Y AUDITORIAS Y RESULTADOS DE LAS MISMAS	2-6 Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales 2-25 Procesos para remediar los impactos negativos 2-27 Cumplimiento de la legislación y las normativas	158-159, 23-225 223-225	
CONSUMIDORES	MEDIDAS PARA LA SALUD Y LA SEGURIDAD DE LOS CONSUMIDORES SISTEMAS DE RECLAMACIÓN QUEJAS RECIBIDAS Y RESOLUCIÓN DE LAS MISMAS	GRI 416-1 Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios Descripción cualitativa de los sistemas de reclamación GRI 418-1 Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente	132-143, 226 165-167 165-167	
INFORMACIÓN FISCAL	BENEFICIOS OBTENIDOS PAÍS POR PAÍS IMPUESTOS SOBRE BENEFICIOS PAGADOS	GRI 201-1 Valor económico directo, generado y distribuido Descripción cuantitativa del resultado antes y después de impuestos	226 226	Adif solo tributa en España Adif solo tributa en España

SOCIEDAD			
	SUBVENCIONES PÚBLICAS RECIBIDAS	GRI 201-4 Asistencia financiera recibida del gobierno	226

Taxonomía

Ámbitos	Referencia/página	Comentarios/razón de omisión
TAXONOMÍA (Criterios técnicos de selección de la actividad económica sostenible)	284-304	

