

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES EMITIDO POR LA INTERVENCIÓN GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO (IGAE)

A la Presidenta de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias:

Opinión con salvedades

La Intervención General de la Administración del Estado, en uso de las competencias que le atribuye el artículo 168 de la Ley General Presupuestaria, ha auditado las cuentas anuales de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, ADIF o la Entidad) que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2019, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, excepto por los efectos de las cuestiones descritas en la sección Fundamento de la opinión con salvedades de nuestro informe, las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la Entidad a 31 de diciembre de 2019, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación (que se identifica en la nota 2.a de la memoria) y, en particular, con los principios y criterios contables y presupuestarios contenidos en el mismo.

Fundamento de la opinión con salvedades

Como se indica en la nota 3.b) de la memoria de las cuentas anuales adjunta, a 31 de diciembre de 2019 la Entidad ha avanzado en los trabajos, iniciados en 2015, de delimitación, valoración y registro de los terrenos donde se asienta parte de la red ferroviaria de ancho ibérico y en los que se ubican los recintos ferroviarios de su titularidad. No se ha dispuesto de documentación soporte justificativa que nos permita obtener una evidencia adecuada y suficiente sobre dichos activos y, por tanto, evaluar el posible efecto que pudiera tener su registro sobre las cuentas anuales del ejercicio 2019. Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales relativas al ejercicio 2018 incluyó una salvedad por esta cuestión.

Por otra parte, al cierre del ejercicio 2019, tal y como se indica en las notas 3 y 4 de la memoria adjunta, en el epígrafe del Inmovilizado Material del activo no corriente del balance, existen terrenos, infraestructuras ferroviarias e instalaciones pertenecientes a la red convencional que han sido traspasadas íntegramente a la Entidad en virtud de ciertas disposiciones legales, por un importe acumulado de 13.192 millones de euros, registrados desde el ejercicio 2013 hasta el 31 de diciembre de 2019. La información soporte disponible para llevar a cabo el registro contable de la mencionada red, de carácter sustancialmente presupuestario, no ha permitido registrar parte de los costes asociados con dichos activos vinculados a la red convencional. En relación con los importes registrados antes mencionados, no hemos dispuesto de documentación soporte justificativa sobre bienes con un valor neto contable de 264 millones de euros. En estas circunstancias, con la información disponible y las evidencias de auditoría obtenidas, no resulta posible evaluar el efecto que las situaciones descritas pudieran tener sobre las cuentas anuales del ejercicio 2019. La opinión de auditoría sobre las cuentas anuales relativas al ejercicio 2018 incluyó una salvedad por esta cuestión.

Finalmente, como también se indica en dichas notas 3 y 4, el 1 de enero de 2013 ADIF incorporó a su Inmovilizado Material infraestructuras ferroviarias e instalaciones integrantes de la red estatal de ancho métrico segregadas de FEVE. Estos activos, según manifestó el informe de

auditoría de las cuentas anuales de 2012 de FEVE emitido por la Intervención General de la Administración del Estado, se encontrarían sobrevalorados debido a deficiencias de control interno, especialmente en relación con el proceso de bajas por renovaciones. A 31 de diciembre de 2019 el valor neto contable de la totalidad de los activos de FEVE asciende a 420 millones de euros. Asimismo, en las actuaciones de Control Financiero del año 2019 se ha verificado respecto a esos activos una inversión bruta total de 346 millones de euros durante el período 2002-2018, alcanzando un total de 356 millones de euros al incluir la inversión realizada en 2019. A 31 de diciembre de 2019 esta inversión bruta total tendría un valor neto de 319 millones de euros, libre de afectación de esta situación, lo que supone que aún existen activos por 101 millones de euros afectados por esta sobrevaloración debida a deficiencias de control interno.

En la medida en que esta situación permanecía a 31 de diciembre de 2019, a partir de la información disponible no resulta posible cuantificar el importe por el cual los activos afectos se encontrarían sobrevalorados al cierre del ejercicio y sus posibles efectos sobre las cuentas del ejercicio 2019. Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales relativas al ejercicio 2018 incluyó una salvedad por esta cuestión.

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente para el Sector Público en España. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales* de nuestro informe.

Somos independientes de ADIF de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales para el Sector Público en España según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas anuales de dicho Sector Público.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión con salvedades.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de las cuentas anuales del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

Inmovilizado Material

Descripción

Tal y como se detalla en el Anexo I de la memoria adjunta, a 31 de diciembre de 2019, la Entidad tiene registrado en el epígrafe "Inmovilizado Material" del activo no corriente del balance un saldo por valor neto contable de 14.869.939 miles de euros, que se corresponde, principalmente, con instalaciones y vías ferroviarias, y representa más del 90% del activo total de la Entidad.

La Entidad utiliza como criterio general contable para su valoración el precio de adquisición o coste de producción, incluyendo materiales, mano de obra directa, activación de gastos financieros y otros gastos incurridos, siendo posteriormente amortizados en función de los años de vida útil estimada. En aplicación de la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo, la Entidad ha considerado que los bienes que constituyen su inmovilizado han de clasificarse, básicamente, como activos no generadores de flujos de efectivo, dadas sus características, ya que se

corresponden con elementos de las infraestructuras ferroviarias incluidas en la Red Ferroviaria de Interés General y se poseen, fundamentalmente, con la finalidad de generar flujos económicos sociales que benefician a la colectividad, y por tanto, con un objetivo distinto al de generar un rendimiento comercial. Los desgloses que recogen los aspectos fundamentales relacionados con la valoración del Inmovilizado Material, así como los movimientos de dicho epígrafe, se encuentran en la Notas 3.b), 4 y Anexo I de la memoria adjunta.

Hemos considerado este asunto como una cuestión clave de nuestra auditoría por la significatividad de los importes.

Nuestra Respuesta

Nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros:

- Entendimiento de los procedimientos establecidos por la Entidad para el reconocimiento de las inversiones realizadas y de las bajas registradas, así como el criterio de amortización del inmovilizado.
- Para una muestra de proyectos en curso, hemos analizado la documentación soporte relativa a las principales activaciones de costes realizadas, evaluando su adecuado registro contable.
- Análisis de una muestra de proyectos traspasados de obra en curso a obra terminada durante el ejercicio, comprobando la razonabilidad de dicho traspaso.
- Revisión de una muestra de bajas registradas por la Entidad durante el ejercicio.
- Recalculo de la dotación a la amortización del ejercicio, según los coeficientes aplicados por la Entidad.
- Revisión de los desgloses incluidos en la memoria en relación con esta cuestión de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

Provisiones por riesgos y gastos derivadas de las sociedades de integración del ferrocarril en las que la Entidad participa.

Descripción

Tal y como se detalla en las Notas 11.b.2) y 24 de la memoria adjunta, a 31 de diciembre de 2019, ADIF tiene registrado, en el epígrafe “Provisiones a largo plazo” del pasivo no corriente del balance, un saldo por importe de 24.789 miles de euros, que se corresponde con la mejor estimación disponible, a dicha fecha, de las obligaciones asumidas, no provisionadas en otras partidas de las cuentas anuales, por la participación en diversas sociedades de integración.

De acuerdo con la Nota 3.j) de la memoria adjunta, para la cuantificación de las citadas obligaciones, ADIF considera las estimaciones de los flujos de efectivo que se prevé obtener en cada caso, facilitadas por la Dirección de cada una de las Sociedades, analizando su capacidad para obtener ingresos por la enajenación de suelos que les permitan hacer frente a las obligaciones contraídas con terceros para desarrollar el proyecto que tienen encomendado, así como las necesidades de aportaciones de fondos por parte de los accionistas y su capacidad para reembolsar la financiación aportada y pendiente de aportar. En aquellos supuestos en los cuales se estima que existirá un déficit que deberán asumir los accionistas, el riesgo final asumido por la Entidad se determina teniendo en cuenta, adicionalmente, la mejor estimación del valor de las infraestructuras ferroviarias que la Sociedad debe entregar a ADIF. En consecuencia, la pérdida asumida por la Entidad y reconocida como una provisión para riesgos y gastos y como una provisión por deterioro de activos financieros se cuantifica como la diferencia entre el valor

presente del referido déficit y el coste estimado de las infraestructuras que deberá recibir la Entidad (véase Nota 3.b).

Hemos considerado este asunto como una cuestión clave de nuestra auditoría, dado que dichas estimaciones requieren un juicio significativo por parte de la Dirección de la Entidad.

Nuestra Respuesta

Nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros:

- Entendimiento de los procedimientos establecidos por la Entidad para el reconocimiento de las provisiones por riesgos y gastos derivadas de las sociedades de integración del Ferrocarril en las que la Entidad participa.
- Para una muestra relevante de las provisiones de riesgos y gastos registradas por la Entidad por este concepto, obtención y análisis de los planes de negocio de las sociedades de integración, evaluando la razonabilidad de la metodología utilizada y revisando las principales variables de los mismos.
- Para las principales provisiones registradas por este concepto, hemos evaluado los criterios y cálculos llevados a cabo por la Entidad para determinar el valor registrado de estas provisiones.
- Revisión de los desgloses incluidos en la memoria en relación con esta cuestión de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

Otras cuestiones: participación de auditores privados

La sociedad de auditoría PKF Attest Servicios Empresariales S.L., en virtud del contrato suscrito con el Ministerio de Hacienda a propuesta de la Intervención General de la Administración del Estado, ha efectuado el trabajo de auditoría referido en el apartado primero. En dicho trabajo se ha aplicado por parte de la Intervención General de la Administración del Estado la Norma Técnica sobre colaboración con auditores privados en la realización de auditorías públicas, de fecha 11 de abril de 2007.

La Intervención General de la Administración del Estado ha elaborado el presente informe sobre la base del trabajo realizado por la sociedad de auditoría PKF Attest Servicios Empresariales S.L.

Otra información: Informe de gestión e informe sobre el cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asumen las entidades del sector público estatal sometidas al Plan General de Contabilidad de la empresa española y sus adaptaciones como consecuencia de su pertenencia al sector público

La otra información comprende el informe de gestión del ejercicio 2019 y el informe sobre el cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asume dicha entidad como consecuencia de su pertenencia al Sector Público a que hace referencia el artículo 129.3 de la Ley General Presupuestaria, cuya formulación es responsabilidad la Presidenta de la Entidad, y no forman parte integrante de las cuentas anuales.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales no cubre la otra información. Nuestra responsabilidad sobre la otra información, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en evaluar e informar sobre la concordancia de la otra información con las cuentas anuales, a partir del conocimiento de la entidad obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas y sin incluir información distinta de la obtenida como evidencia durante la misma. Asimismo, nuestra responsabilidad con respecto a la otra información consiste en evaluar e informar de si su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el

trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito en el párrafo anterior, no tenemos nada que informar respecto a la otra información. La información que contiene concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2019 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Responsabilidad de la Presidenta de ADIF en la auditoría en relación con las cuentas anuales

La Presidenta de ADIF es responsable de formular las cuentas anuales adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Entidad, de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable a la entidad en España, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de las cuentas anuales, la Presidenta de ADIF es responsable de la valoración de la capacidad de la entidad para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con la empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si la Presidenta tiene la intención o la obligación legal de liquidar la entidad o de cesar sus operaciones o bien no exista otra alternativa realista.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales en su conjunto están libres de incorrección material, debido a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión.

Seguridad razonable es un alto grado de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas para el Sector Público vigente en España, siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales.

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente para el Sector Público en España, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría.

También:

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material de las cuentas anuales, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude o error es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la Sociedad.

- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la Presidenta de ADIF.
- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por la Presidenta de ADIF, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la entidad para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que la entidad deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales representan las transacciones y hechos subyacentes

Nos comunicamos con la Presidenta de ADIF en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación a la Presidenta de la Entidad, determinamos las que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría.

Madrid, 25 de mayo de 2020.

Firmado electrónicamente por Antonio Merino Díaz

Interventor Delegado en ADIF

**Entidad Pública
Empresarial
Administrador de
Infraestructuras
Ferrovias – ADIF**

31 de diciembre de 2019

INDICE

Balance de Situación	1
Cuenta de Pérdidas y Ganancias	3
Estado de Cambios en el Patrimonio Neto	4
Estado de Flujos de Efectivo	6
Memoria	7
(1) Actividad de la Entidad y Entorno Jurídico-Legal	8
1.a) Estatuto de ADIF	9
1.b) Encomiendas de gestión entre ADIF y ADIF-Alta Velocidad	10
1.c) Otras disposiciones	15
1.d) Contrato-Programa y convenios para la promoción de inversiones y de administración de la Red de titularidad del Estado traspasada a ADIF en febrero de 2013.....	16
1.e) Convenios y Otras disposiciones para la ejecución de inversiones de mejora en la Red de Cercanías y en la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado en Cataluña	17
1.f) Otras encomiendas y disposiciones	17
1.g) Cánones y tasas	18
(2) Bases de Presentación de las Cuentas Anuales	20
2.a) Imagen fiel	20
2.b) Comparación de la información	21
2.c) Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre y juicios relevantes en la aplicación de políticas contables	21
2.d) Moneda funcional y moneda de presentación	22
(3) Normas de Registro y Valoración	23
3.a) Inmovilizaciones intangibles	23
3.b) Inmovilizaciones materiales	24
3.c) Inversiones inmobiliarias y activos mantenidos para la venta	30
3.d) Activos financieros	31
3.e) Pasivos financieros	32
3.f) Existencias	33
3.g) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	33
3.h) Subvenciones, donaciones y legados recibidos	33
3.i) Pasivos por retribuciones a largo plazo al personal	34
3.j) Provisiones	35
3.k) Clasificación de los activos y pasivos entre corrientes y no corrientes	36

Memoria de Cuentas Anuales

INDICE

3.l) Saldos y transacciones en moneda extranjera	36
3.m) Impuesto sobre beneficios	36
3.n) Contabilización de ingresos y gastos	37
3.ñ) Transacciones con partes vinculadas	38
3.o) Arrendamientos	38
(4) Inmovilizaciones Materiales, Intangibles e Inversiones Inmobiliarias	38
4.a) Inmovilizado material en explotación	41
4.b) Obras en curso	42
4.c) Gastos financieros capitalizados	43
4.d) Bienes totalmente amortizados	43
4.e) Subvenciones oficiales recibidas	44
4.f) Inmovilizado intangible	44
4.g) Deterioro de valor del inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias	46
4.h) Inversiones inmobiliarias	47
4.i) Compromisos de venta (terrenos asociados al Complejo Ferroviario de la Estación de Chamartín-Fuencarral, en Madrid)	48
4.j) Activos mantenidos para la venta	51
(5) Inversiones en Empresas del Grupo, Multigrupo y Asociadas	51
5.a) Instrumentos de patrimonio en empresas del grupo, multigrupo y asociadas a largo plazo	51
5.b) Créditos a largo plazo a empresas del grupo, multigrupo y asociadas a largo plazo	53
5.c) Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	53
(6) Otros Activos Financieros	54
6.a) Inversiones financieras	55
6.b) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	60
(7) Existencias	63
(8) Efectivo y Otros Activos Líquidos Equivalentes	64
(9) Fondos Propios	64
9.a) Aportación patrimonial	64
9.b) Reservas	65
9.c) Propuesta de aplicación del resultado del ejercicio	65
(10) Subvenciones, donaciones y legados	66
10.a) Subvenciones de capital por ayudas europeas	67
10.b) Subvenciones de capital por entregas de infraestructuras ferroviarias	68
10.c) Otras subvenciones	68

Memoria de Cuentas Anuales

INDICE

(11) Provisiones para Riesgos y Gastos	69
11.a) Provisiones para riesgos y gastos con el personal	70
11.b) Otras provisiones para riesgos y gastos.....	73
(12) Pasivos Financieros	74
12.a) Deudas con entidades de crédito	75
12.b) Derivados	77
12.c) Otros pasivos financieros	77
12.d) Deudas con empresas del grupo y asociadas	79
12.e) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	79
(13) Situación Fiscal	80
13.a) Administraciones Públicas deudoras	81
13.b) Administraciones Públicas acreedoras	82
13.c) Impuestos sobre beneficios	82
13.d) Impuesto sobre el valor añadido	88
13.e) Ejercicios abiertos a inspección	89
(14) Importe Neto de la Cifra de Negocios	89
14.a) Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios	90
(15) Otros Ingresos de Explotación	90
(16) Gastos de Personal	92
(17) Otros Gastos de Explotación	94
(18) Imputación de Subvenciones de Inmovilizado y Otros	94
(19) Gastos Financieros	95
(20) Ingresos Financieros	95
(21) Información Medioambiental	96
(22) Información sobre los Miembros del Consejo de Administración y la Alta Dirección	96
(23) Gestión de Riesgos Financieros	97
23.a) Riesgo de crédito.....	97
23.b) Riesgo de tipos de interés.....	97
23.c) Riesgo de liquidez	98
(24) Compromisos y contingencias	98
(25) Hechos posteriores	99
Anexo I	
Anexo II	

Estados Financieros
31 de diciembre de 2019

Balances de Situación
31 de diciembre de 2019 y 2018

(Expresados en Miles de euros)

ACTIVO	NOTA	2019	2018
Inmovilizado intangible	4.f.	77.032	82.799
Inmovilizado material	4.a.	14.869.939	14.853.889
Terrenos y construcciones		1.938.386	2.029.431
Instalaciones técnicas, maquinaria, utillaje, mobiliario, y otro inmovilizado material		12.010.874	12.030.679
Inmovilizado en curso y anticipos	4.b.	920.679	793.779
Inversiones inmobiliarias	4.h.	121.638	99.027
Inversiones en empresas del grupo, multigrupo y asociadas a largo plazo	5	31.264	32.200
Instrumentos de patrimonio		31.264	31.678
Créditos a terceros		-	522
Inversiones financieras a largo plazo		137.387	125.967
Instrumentos de patrimonio	6	268	254
Créditos a empresas	6	121.740	124.757
Administraciones Públicas	13	14.790	373
Otros activos financieros	6	589	583
Deudores comerciales no corrientes	6	515	992
Activos por impuestos diferidos	12.b	148	187
Total activos no corrientes		15.237.923	15.195.061
Activos no corrientes mantenidos para la venta	4.j.	42.345	23.003
Existencias	7	117.481	105.015
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar		306.644	709.614
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	6	133.009	123.970
Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas corto plazo	6	2.192	1.750
Deudores varios	6	136.653	85.680
Personal	6	950	798
Activos por impuestos corriente	13	91	52
Otros créditos con las Administraciones Públicas	13	33.749	497.364
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	5	1.484	902
Créditos a empresas		1.484	902
Inversiones financieras a corto plazo	6	93.733	115.301
Créditos a empresas		93.733	115.301
Periodificaciones a corto plazo		190	232
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	8	590.941	416.910
Tesorería		590.941	416.910
Otros activos líquidos equivalentes		-	-
Total activos corrientes		1.152.818	1.370.977
TOTAL ACTIVO		16.390.741	16.566.038

Balances de Situación
31 de diciembre de 2019 y 2018

(Expresados en Miles de euros)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	NOTA	2019	2018
Fondos propios	9	1.876.113	1.946.225
Aportación Patrimonial	9.a.	2.361.845	2.348.099
Reservas	9.b	(57.219)	(56.278)
Resultados de ejercicios anteriores		(345.596)	(271.407)
Resultado del ejercicio		(82.917)	(74.189)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	10	9.921.956	9.850.561
Ajustes de Valor	12.b	(443)	(560)
Total patrimonio neto		11.797.626	11.796.226
Provisiones a largo plazo	11	201.601	160.522
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		88.236	77.856
Otras provisiones		113.365	82.666
Deudas a largo plazo	12	421.516	677.478
Deudas con entidades de crédito	12.a	295.501	354.402
Derivados		591	747
Otros pasivos financieros	12.c	125.424	322.329
Pasivos por impuesto diferido	13	3.307.317	3.283.520
Periodificaciones a largo plazo	15	136.800	139.955
Total pasivos no corrientes		4.067.234	4.261.475
Provisiones a corto plazo	11	18.290	27.494
Obligaciones por prestaciones a corto plazo al personal		9.238	8.059
Otras provisiones		9.052	19.435
Deudas a corto plazo	12	214.561	201.423
Deudas con entidades de crédito	12.a	62.390	49.062
Derivados		8	9
Otros pasivos financieros	12.c	152.163	152.352
Deudas a corto plazo con empresas del grupo, y asociadas	12.d	12.668	7.639
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	12.e	277.565	268.691
Proveedores y acreedores varios		221.845	211.379
Proveedores , empresas del grupo y asociadas		9.367	11.253
Personal		13.127	12.897
Otras deudas con Administraciones Públicas	13.b	33.226	33.039
Anticipos de clientes	12.d	-	123
Periodificaciones a corto plazo		2.797	3.090
Total pasivos corrientes		525.881	508.337
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		16.390.741	16.566.038

Cuentas de Pérdidas y Ganancias
correspondientes a los ejercicios anuales terminados en
31 de diciembre de 2019 y 2018

(Expresadas en Miles de euros)

	NOTA	2019	2018
OPERACIONES CONTINUADAS			
Importe neto de la cifra de negocios	14	666.334	660.672
Trabajos realizados por la empresa para su activo		19.065	18.233
Aprovisionamientos	7	(70.294)	(76.673)
Otros ingresos de explotación	15	633.421	552.700
Gastos de personal	16	(662.398)	(630.944)
Otros gastos de explotación	17	(619.468)	(553.022)
Servicios exteriores		(608.182)	(540.701)
Tributos		(13.235)	(12.104)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		1.949	(217)
Amortizaciones		(404.105)	(412.486)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	18	353.913	607.133
Excesos de provisiones		1.402	8.281
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		(2.172)	(245.653)
Deterioros y pérdidas		-	(362)
Resultados por enajenaciones y otras		(2.172)	(245.291)
Resultado de explotación		(84.302)	(71.759)
Ingresos financieros	20	7.198	4.810
De participaciones en instrumentos de patrimonio		4.378	1.670
<i>En empresas del grupo y asociadas</i>		4.369	1.670
<i>En terceros</i>		9	-
De valores negociables y de otros instrumentos financieros		2.820	3.140
Otros ingresos financieros		-	-
Gastos financieros	19	(5.536)	(13.248)
Por deudas con terceros		(4.430)	(12.196)
Por actualización de provisiones		(1.106)	(1.052)
Variación razonable de Instrumentos Financieros		(423)	(532)
Diferencias de cambio		80	471
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros		(520)	5.989
Deterioros y pérdidas		(629)	4.681
Resultados por enajenaciones y otras		109	1.308
Resultado financiero		799	(2.510)
Resultado antes de impuesto sobre beneficios		(83.503)	(74.269)
Impuestos sobre beneficios	13.c	586	80
Resultado del ejercicio		(82.917)	(74.189)

Estados de Cambios en el Patrimonio Neto correspondientes a los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2019

A) Estados de Ingresos y Gastos Reconocidos correspondientes a los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de los ejercicios 2019 y 2018

(Expresados en Miles de euros)

	NOTA	2019	2018
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		(82.917)	(74.189)
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Subvenciones, donaciones y legados	10	449.105	247.451
Por cobertura flujos de efectivo	12	156	91
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	9	(9.621)	(1.009)
Efecto impositivo subvenciones de capital devengado	10 y 13.c.	(112.275)	(61.863)
Efecto impositivo cambio valor SWAP	12	(39)	(22)
Total ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto		327.326	184.648
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Subvenciones, donaciones y legados	18	(353.913)	(607.133)
Efecto impositivo	13.	88.478	151.783
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		(265.435)	(455.350)
Total de ingresos y gastos reconocidos		(21.026)	(344.891)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Estados de Cambios en el Patrimonio Neto correspondientes a los ejercicios anuales
terminados en 31 de diciembre de 2019

B) Estados Totales de Cambios en el Patrimonio Neto
correspondientes a los ejercicios anuales terminados el
31 de diciembre de 2019 y 2018

(Expresados en Miles de euros)

	Aportaciones Patrimoniales			Reservas (nota 9.b)	Resultado de ejercicios anteriores	Resultado del ejercicio	Subvenciones, donaciones y legados recibidos (nota 10)	Ajustes por cambio de valor (nota 11.a)2)	Total
	Otras Aportaciones patrimoniales (nota 9.a)	Patrimonio Recibido (nota 9)	Total Aportaciones Patrimoniales						
Saldos al 31 de diciembre de 2017	1.697.132	181.441	1.878.573	(56.087)	(302.381)	30.974	10.120.323	(629)	11.670.773
Total Ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	(1.009)	-	(74.189)	(269.762)	69	(344.891)
Aumentos de aportaciones patrimoniales	456.854	12.672	469.526	-	-	-	-	-	469.526
Otras variaciones de patrimonio neto	-	-	-	818	30.974	(30.974)	-	-	818
Saldos al 31 de diciembre de 2018	2.153.986	194.113	2.348.099	(56.278)	(271.407)	(74.189)	9.850.561	(560)	11.796.226
Total Ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	(9.621)	-	(82.917)	71.395	117	(21.026)
Aumentos de aportaciones patrimoniales	45.324	(31.578)	13.746	-	-	-	-	-	13.746
Otras variaciones de patrimonio neto	-	-	-	8.680	(74.189)	74.189	-	-	8.680
Saldos al 31 de diciembre de 2019	2.199.310	162.535	2.361.845	(57.219)	(345.596)	(82.917)	9.921.956	(443)	11.797.626

Estado de flujo de Efectivo correspondientes a los ejercicios anuales terminados en
31 de diciembre de 2019 y 2018

(Expresados en Miles de euros)

	2019	2018
Flujos de efectivo de las actividades de explotación		
Resultado del ejercicio antes de impuestos	(83.503)	(74.269)
Ajustes del resultado	73.566	29.578
Amortización del inmovilizado (+)	404.105	412.486
Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	(310)	(4.094)
Variación de provisiones (+/-)	42.004	(5.930)
Imputación de subvenciones (-)	(353.913)	(607.133)
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (+/-)	2.172	245.291
Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros (+/-)	(110)	(1.308)
Ingresos financieros (-)	(7.198)	(4.810)
Gastos financieros (+)	5.536	13.247
Diferencias de Cambio (+/-)	(80)	(470)
Variación de valor razonable en instrumentos financieros (+/-)	423	532
Otros ingresos y gastos (-/+)	(19.063)	(18.233)
Cambios en el capital corriente	(57.269)	(2.070)
Existencias (+/-)	(13.478)	696
Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	(33.520)	53.173
Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	2.915	(170.189)
Otros pasivos corrientes (+/-)	(8.350)	(5.787)
Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	(4.836)	120.037
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(3.822)	958
Pagos de intereses (-)	(7.143)	(7.594)
Cobros de dividendos (+)	4.378	1.670
Cobros de intereses (+)	41	104
Pagos (cobros) por impuesto de beneficios (-/+)	-	12.479
Otros pagos (cobros) (-/+)	(1.098)	(5.701)
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	(71.028)	(45.803)
Flujos de efectivo de las actividades de inversión		
Pagos por inversiones (-)	(430.541)	(275.825)
Empresas del grupo y asociadas		-
Inmovilizado material, intangible e inmobiliario	(414.043)	(253.359)
Otros activos financieros	(16.498)	(22.466)
Cobros por desinversiones (+)	-	1.891
Empresas del grupo y asociadas	-	1.891
Inversiones inmobiliarias	-	-
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	(430.541)	(273.934)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación		
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	738.577	346.204
Emisión de instrumentos de patrimonio	353.324	148.854
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	385.253	197.350
<i>Unión Europea</i>	5.731	5.597
<i>A.G.E.</i>	365.433	177.961
<i>Otros</i>	14.089	13.792
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	(62.977)	(6.300)
Emisión	804	32.867
Deudas con entidades de crédito (+)	-	-
Otras deudas (+)	804	32.867
<i>Unión Europea</i>	804	4.323
<i>A.G.E.</i>	-	26.589
<i>Otros</i>	-	1.955
Devolución y amortización de	(63.781)	(39.167)
Deudas con entidades de crédito (-) (nota 13.a)	(45.324)	(38.854)
Otras deudas (-)	(18.457)	(313)
<i>Unión Europea</i>	(18.172)	-
<i>A.G.E.</i>	-	-
<i>Otros</i>	(285)	(313)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación	675.600	339.904
Variación Neta de Efectivo o equivalentes por combinación de negocios		-
Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes	174.031	20.167
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	416.910	396.743
Efectivo o equivalentes al final de ejercicio	590.941	416.910

Memoria de las
Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

(1) Actividad de la Entidad y Entorno Jurídico-Legal

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

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

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

Las principales normas que afectan a la Entidad se indican a continuación:

Real Decreto-ley 22/2012 de 20 de julio y otras normas de desarrollo

El Real Decreto-ley 22/2012 de 20 de julio, por el que se adoptan medidas para la racionalización y reestructuración del sector ferroviario, incluye entre otras, la extinción de la entidad pública empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (en adelante FEVE) el 31 de diciembre de 2012, subrogándose ADIF y RENFE-Operadora en los derechos y obligaciones de aquella, asumiendo la titularidad de los bienes en función de que se hallen adscritos a la infraestructura o a la operación de servicios de transporte respectivamente, criterio que servirá asimismo para la distribución del personal.

La Orden FOM/2814/2012 de 28 de diciembre determina la relación del personal de la entidad pública empresarial FEVE que se integra en ADIF.

Por su parte, la Orden FOM 2818/2012 de 28 de diciembre establece los criterios de segregación de activos y pasivos de FEVE entre ADIF y RENFE Operadora. La integración en ADIF de los citados activos y pasivos procedentes de FEVE tuvo sus efectos el 1 de enero de 2013, según establece dicha orden.

Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero

El Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, establece en su artículo 34 la transmisión a ADIF de la titularidad de la red ferroviaria del Estado cuya administración tiene encomendada. En su apartado 1 se indica:

“las infraestructuras ferroviarias y estaciones que constituyen la red de titularidad del Estado cuya administración ADIF tiene encomendada, pasarán a ser de titularidad de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) a partir de la entrada en vigor del presente Real Decreto-ley”.

La fecha de entrada en vigor de este Real Decreto fue el día 23 de febrero de 2013.

Real Decreto-ley 15/2013 de 13 de diciembre

El Real Decreto-ley 15/2013 de 13 de diciembre, sobre la reestructuración de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico determina en su artículo 1 que con fecha 31 de diciembre de 2013, se creará la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad (en adelante, ADIF-AV) mediante la escisión de la rama de actividad de construcción y administración de aquellas infraestructuras ferroviarias de alta velocidad y otras que se le atribuyan y estén encomendadas hasta la fecha de entrada en vigor de dicho Real Decreto-Ley al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). La actividad no segregada permanece en ADIF.

La Orden FOM/2438/2013, de 17 de diciembre establece la relación de personal de la entidad pública empresarial ADIF que se integra en la entidad ADIF-AV.

A raíz de la entrada en vigor del mencionado Real Decreto-ley 15/2013, el 27 de diciembre se publica la Orden PRE/2443/2013, por la que se determinan los activos y pasivos de ADIF que pasan a ser titularidad de ADIF-AV. La segregación de dichos activos y pasivos en el patrimonio de ADIF se efectúa y registra según el valor contable de los mismos, y los efectos de la escisión se retrotraen contablemente al 1 de enero de 2013, tal y como se establece en dicha Orden y en el Real Decreto-Ley citado.

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

1.a) Estatuto de ADIF

El Estatuto de ADIF fue aprobado mediante el Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, que entró en vigor el 31 de diciembre de 2004, y ha sido modificado por el Real Decreto 1044/2013 de 27 de diciembre. Los aspectos más destacables son los siguientes:

- ADIF se configura como una entidad pública empresarial de las previstas en el artículo 43.1.b) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. Esta Ley regula fundamentalmente el régimen, la organización y los criterios de funcionamiento del aparato administrativo estatal dentro del cual se incluyen las Entidades Públicas Empresariales, siendo pues la Entidad parte del mismo y estando adscrita al Ministerio de Fomento.

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

- ADIF tiene su propio patrimonio, distinto del de la Administración General del Estado (en adelante, AGE) e integrado por el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de su titularidad, según establece el art. 15 del Real Decreto 1044/2013 en su apartado 2:

“Son de titularidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) todas las infraestructuras ferroviarias que actualmente esté administrando y que integren la Red Ferroviaria de Interés General, salvo aquéllas cuya titularidad se encuentre atribuida a la entidad empresarial ADIF-AV”.

- ADIF podrá efectuar todo tipo de operaciones financieras, de acuerdo con lo establecido en la Ley General Presupuestaria y con sujeción a los límites previstos en las leyes de presupuestos anuales.

Las principales funciones de ADIF establecidas en sus Estatutos se describen a continuación:

- La construcción de infraestructuras ferroviarias con recursos del Estado o de terceros, de acuerdo con el correspondiente convenio. En este sentido, ADIF se subrogó a partir de 31 de diciembre de 2004 en la posición de GIF respecto a las encomiendas de construcción que hasta la fecha de entrada en vigor del Estatuto de ADIF habían sido efectuadas a favor de dicha entidad. En virtud del Real Decreto ley 15/2013 así como de la Orden PRE/2443/2013, citadas anteriormente, las encomiendas de construcción y administración para ADIF se segregan entre ADIF y ADIF-AV, manteniendo ADIF las no asignadas a ADIF-AV relacionadas en la nota 4.
- La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad, que tiene la consideración, de acuerdo con lo establecido en la LSF, de servicio de interés general y esencial para la comunidad. Hasta la fecha de aplicación del Real Decreto-ley 4/2013 de 22 de febrero, ADIF tenía encomendada la administración de la red de titularidad del Estado.
- La prestación de ciertos servicios adicionales, complementarios y auxiliares al servicio del transporte ferroviario.
- La gestión, liquidación y recaudación de las tasas previstas en la LSF, incluidos los cánones por utilización de infraestructuras ferroviarias de su titularidad.

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

1.b) Encomiendas de gestión entre ADIF y ADIF-AV

El artículo 22 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, prevé que la administración de las infraestructuras ferroviarias y, en su caso, su construcción, corresponderán, dentro del ámbito de la competencia estatal, a una o varias entidades públicas empresariales adscritas al Ministerio de Fomento, actualmente Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que tendrán personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar y patrimonio propio, y se regirán por lo establecido en la propia Ley del Sector Ferroviario, en la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, en su Estatuto y en las demás normas que les sean de aplicación.

ADIF asume las funciones asignadas al administrador de infraestructuras ferroviarias por la Ley del Sector Ferroviario, actualmente Ley 38/2015 de 29 de septiembre, en relación con aquellas infraestructuras cuya titularidad le haya sido atribuida, así como en relación con

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

aquellas que se le atribuyan en un futuro.

El artículo 1.7 del Real Decreto-Ley 15/2013, de 13 de diciembre, establece que ADIF-AV y ADIF podrán encomendarse, mediante la suscripción del oportuno convenio, la realización de determinadas actividades. En dichos convenios habrá necesariamente de contemplarse la compensación económica que correspondería a la entidad a favor de la que se haga la encomienda, por la prestación de los servicios encomendados.

En particular, ambas entidades podrán encomendarse la gestión de la capacidad de la infraestructura y, debido a la interconexión de las redes cuya administración tienen atribuida ambas Entidades, y como excepción a lo previsto en el artículo 23.5 de la Ley del Sector Ferroviario, también la gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad.

Por otra parte, en caso de que una de dichas entidades encomiende a la otra la realización de tareas relacionadas con la seguridad ciudadana y la protección civil, el responsable de esa materia será el mismo en ambas entidades. Lo anterior será asimismo de aplicación al responsable de la prevención de riesgos laborales, seguridad y salud en el trabajo.

Por Resoluciones de los Presidentes de ADIF y de ADIF-AV de 31 de diciembre de 2013, dichas entidades se encomendaron mutuamente la realización de determinadas tareas; previéndose en dichas resoluciones que las condiciones de dicha encomienda de gestión se recogerán en los correspondientes convenios a suscribir por ADIF y ADIF-AV.

En virtud de estos antecedentes, se redactaron los documentos “Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y ADIF-AV para la encomienda a esta última entidad de la prestación de determinados servicios” y el “Convenio entre ADIF-Alta Velocidad y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para la encomienda a esta última entidad de la prestación de determinados servicios”.

En estos Convenios se indica que las actividades a realizar por ambas entidades para la prestación de los servicios objeto de encomienda, se detallarán en adendas a los respectivos convenios a suscribir entre ADIF y ADIF-AV en relación con cada uno de los servicios encomendados.

De esta forma se relacionan a continuación las principales Adendas que han sido redactadas:

- Adendas al Convenio de encomienda de gestión suscrito por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y ADIF-Alta Velocidad, por la que se encomienda a ADIF la prestación de servicios de:
 - prevención de riesgos laborales, seguridad y salud en el trabajo.
 - seguridad en la circulación.
 - adjudicación de la capacidad y gestión del tráfico, así como de todos sus servicios asociados.
 - mantenimiento de la red de fibra óptica, instalaciones de operadores, derechos de paso y regulación de derechos de uso por parte de ADIF.
 - ingeniería e innovación a ADIF-AV.
 - telecomunicaciones de voz y datos.

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

- informáticos.
- integrales de comunicación.
- recursos humanos.
- suministro de gasóleo bonificado.
- control de gestión de las áreas operativas, gestión y tratamiento de información relativa a la producción, tramificación y cánones de la red propiedad de ADIF-AV, y servicios transversales de gabinete, planificación, apoyo técnico y jurídico.
- dirección de proyectos, dirección de obras y control técnico y operativo de las obras.
- gestión integral del patrimonio inmobiliario titularidad de la entidad pública empresarial ADIF-AV.
- gestión integral de la protección y seguridad.
- gestión integral del mantenimiento de las líneas en explotación de titularidad de ADIF-AV.
- gestión integral de las estaciones asignadas a ADIF-AV.
- gestión integral y coordinación de las operaciones de integración urbana del ferrocarril y de las sociedades de integración, filiales y otras entidades participadas por ADIF-AV.
- gestión integral de los servicios económicos financieros y corporativos.
- atención integral de la función de auditoría Interna.
- elaboración de la declaración sobre la red de ADIF-AV.
- Adendas al Convenio de encomienda de gestión suscrito por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y ADIF-AV, por la que se encomienda a ADIF-AV la prestación de servicios de:
 - asesoramiento en materia de eficiencia energética.
 - gestión de expedientes de expropiación forzosa en la que la primera ostente la condición de beneficiaria.
 - suministro de energía de uso distinto de tracción.
 - gestión integral medioambiental y gestión integral de la supervisión, del soporte técnico y de los servicios a obra.

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

Dado el tiempo transcurrido desde la adopción de los Acuerdos de encomienda de gestión aprobados por los Consejos de Administración de ADIF y de ADIF AV, así como desde la firma del citado Convenio de 31 de enero de 2014, y las Adendas suscritas en desarrollo del mismo, ambas entidades han considerado oportuno y necesario que se actualicen las actividades encomendadas hasta la fecha, así como encomendar la realización de nuevas actividades técnicas y materiales, por resultar necesarias para el desarrollo de las funciones y el cumplimiento de los objetivos de ADIF y de ADIF AV.

Mediante Acuerdo del Consejo de Administración de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) de 26 de junio de 2019, se acordó aprobar y autorizar la suscripción del Convenio de encomienda de gestión entre la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y la entidad pública empresarial ADIF-AV por la que se encomienda, a la E.P.E. ADIF-AV la ejecución de actividades de carácter material o técnico.

Asimismo, a través de dicho Acuerdo del Consejo de Administración, se deja sin efecto el Acuerdo del Consejo de Administración de 31 de enero de 2014, por el que se acuerda ratificar la Resolución del Presidente de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) de 31 de diciembre de 2013, por el que se acuerda encomendar la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF-Alta Velocidad y que fue publicado en el BOE n.º 52 de 1 de marzo de 2014.

En ejecución del Acuerdo del Consejo de Administración de ADIF de 26 de junio de 2019 y habiendo sido suscrito el 9 de julio de 2019 el Convenio de encomienda de gestión entre ADIF y ADIF-AV por la que se encomienda a la E.P.E. ADIF-AV la ejecución de actividades de carácter material o técnico, procede en cumplimiento de lo establecido en el apartado 3.a) del artículo 11 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, sobre la formalización de encomiendas de gestión, se publica en el BOE de 8 de agosto de 2019.

Las actividades de carácter material o técnico más relevantes suscritas en este Convenio son:

- gestión integral medioambiental
- recepciones, ensayos, de laboratorios de control de calidad de materiales, auditorías y seguimiento de la calidad y de la documentación final de obra, pruebas de carga e inspecciones de edificios y tramitación de expedientes de gasto,
- tramitación de expedientes de expropiación forzosa en los que ADIF ostente la condición de beneficiaria,
- redacción de los informes de supervisión de proyectos de líneas convencionales,
- suministro de energía de Uso Distinto de Tracción-UDT

De acuerdo con lo previsto en la cláusula XVII del Convenio de 9 de julio de 2019, el Convenio de Encomienda de Gestión y sus anexos podrán ser modificados por mutuo acuerdo entre las partes, a través de la suscripción de la correspondiente adenda al mismo.

En virtud de lo cual, la primera adenda al Convenio de encomienda de gestión entre ADIF y ADIF-AV, se publica en el BOE del 20 de diciembre de 2019, para la realización de las actividades de carácter material o técnico en materia de telecomunicaciones.

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

De la misma manera, la segunda adenda al Convenio de encomienda de gestión entre ADIF y ADIF-AV, se publica en el BOE del 12 de febrero de 2020, para la realización de las actividades de carácter material o técnico en materia de planificación funcional y en el ámbito de las comisiones técnicas y de trabajo en las agrupaciones europeas de interés económico internacional.

Mediante el Acuerdo del Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial ADIF de 20 de diciembre de 2019, se acordó aprobar y autorizar la suscripción del Convenio de Encomienda de Gestión entre la Entidad Pública Empresarial ADIF AV y la Entidad Pública Empresarial ADIF, por la que se encomienda a la E.P.E. ADIF la ejecución de actividades de carácter material o técnico.

Asimismo, se deja sin efecto el “Acuerdo del Consejo de Administración de ADIF de 17 de enero de 2014” publicado en el BOE de 11 de febrero de 2014, así como el “Acuerdo del Consejo de Administración de ADIF de 28 de marzo de 2014”, publicado en el BOE de 26 de abril de 2014 por el que se acuerda encomendar la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial ADIF.

En ejecución del Acuerdo del Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial ADIF de 20 de diciembre de 2019 y habiendo sido suscrito el 20 de diciembre de 2019 el Convenio de encomienda de gestión entre ADIF AV y ADIF, por la que se encomienda a ADIF la ejecución de actividades de carácter material o técnico, se publica en el BOE de 10 de febrero de 2020.

Las actividades de carácter material o técnico suscritas en este Convenio son:

- Gestión Integral de mantenimiento de las líneas de explotación titularidad de ADIF-AV
- Gestión integral de las estaciones asignadas a ADIF-Alta Velocidad.
- Seguridad en la circulación
- Servicios TIC Sistemas y Tecnologías de la Información y Comunicación.
- Telecomunicaciones, voz y datos
- Gestión integral de la protección y seguridad
- Gestión integral de riesgos de ADIF AV
- Diseño, implantación y seguimiento de la estrategia y política de sostenibilidad ambiental
- Gestión integral de la marca
- Dirección, impulso y coordinación
- Innovación.
- Telecomunicaciones.
- Control de Gestión en las áreas de Gestión de energía eléctrica y de red de fibra de ADIF-AV

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

- Atención integral de la función de cumplimiento normativo (compliance) y protección de datos de carácter personal-DPD.
- Gestión de activos.
- Adjudicación de la capacidad y gestión de tráfico, así como de todas las actividades asociadas.
- Asesoramiento jurídico.
- Recursos Humanos.
- Auditoría Interna.
- Ámbito Internacional.
- Prevención de riesgos laborales, seguridad y salud en el trabajo.
- Comunicación y reputación corporativa de ADIF-Alta Velocidad.
- Gestión integral del patrimonio titularidad de ADIF-Alta Velocidad.
- Actuaciones de construcción de Línea Aérea de Contacto, Instalaciones, Pilotaje, Apertura de Estaciones, Logística de materiales y gestión de material móvil para pruebas.
- Gestión contractual de expedientes de ADIF-Alta Velocidad.
- Gestión de servicios generales y de los edificios y espacios destinados a oficinas de Adif-Alta Velocidad, así como para la gestión de actuaciones arquitectónicas singulares de Adif-Alta Velocidad.
- Servicios Económico-Financieros y Corporativos de la Entidad
- Actuaciones de construcción de subestaciones, instalaciones de señalización, estaciones y puesta en servicio de líneas encomendadas a ADIF-Alta Velocidad.
- Gestión integral y coordinación de las operaciones de integración urbana del ferrocarril y de las sociedades y otras entidades en las que participe ADIF-Alta Velocidad.
- Elaboración y tramitación del documento de declaración sobre la red de ADIF-Alta Velocidad.

1.c) Otras disposiciones

- La Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 consignó una aportación patrimonial para ADIF de 492.070 miles de euros en el ejercicio 2018, de los cuales 46.770 miles de euros estaban destinados a amortización de deuda a largo plazo. La Entidad percibió por este concepto un total de 456.854 miles de euros de los cuales 148.854 miles de € se habían cobrado a 31 de diciembre de 2018 y el resto fue abonado en los primeros meses de 2019. Dado que no existía autorización de la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos del Ministerio de Hacienda, no se espera percibir el importe diferencial hasta alcanzar la cifra prevista de 492.070 miles de euros por el ejercicio 2018 (véase nota 9.a). Asimismo se consignó en los PGE de 2018 una transferencia de

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

capital para inversiones en la red convencional de ADIF de 204.550 miles de euros. En fecha 28 de diciembre de 2018 la Ministra de Hacienda aprobó una modificación presupuestaria en la partida relativa a inversiones en la red convencional de ADIF por valor de 160.519 miles de euros por lo que el importe total relativo a esta partida correspondiente al ejercicio 2018 ascendió a 365.069 miles de euros. A 31 de diciembre de 2018 de este importe se habían cobrado 204.550 miles de euros, recibándose el importe restante hasta completar la totalidad de la consignación en los primeros meses de 2019 (véase nota 10.c).

- En el ejercicio 2019, en virtud del artículo 134.4 del título VII de la Constitución Española, se ha producido la prórroga de la Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para 2019. En consecuencia, para dicho año se ha consignado una aportación patrimonial para ADIF de 492.070 miles de euros así como una transferencia de capital para inversiones en la red convencional de 204.550 miles de euros.
- En el ejercicio 2020, en virtud del artículo 134.4 del título VII de la Constitución Española, se ha producido la prórroga de la Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para 2020. En consecuencia, para dicho año se ha consignado una aportación patrimonial para ADIF de 492.070 miles de euros así como una transferencia de capital para inversiones en la red convencional de 204.550 miles de euros.
- La Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda de fecha 23 de mayo de 2014 encomienda a ADIF y a ADIF AV, la construcción de las obras de la Red Ferroviaria de interés general licitadas y adjudicadas por el Ministerio de Fomento. En virtud de la citada Resolución, ADIF se subrogó en el ejercicio 2014 en los contratos que fueron licitados o adjudicados por el Ministerio de Fomento para la ejecución de las obras y servicios ahora encomendados.

1.d) Contrato-Programa y Convenios para la promoción de inversiones y de la administración de la Red de Titularidad del Estado, traspasada a ADIF en febrero de 2013.

Hasta la entrada en vigor del Real Decreto-ley 4/2013 de 22 de febrero, la Administración General del Estado, en adelante AGE, era titular de la red ferroviaria de interés general en ancho convencional, así como del tramo Ourense Santiago de la Línea de Alta Velocidad a Galicia. En virtud del Contrato Programa y del resto de convenios suscritos al efecto, ADIF hasta dicha fecha vino realizando las actividades de inversión y mejora en dicha red así como su administración. Las líneas principales de dichas actuaciones quedan recogidas en el marco del Contrato Programa para el periodo 2007-2010, suscrito en fecha 16 de febrero de 2007, entre el Ministerio de Economía y Hacienda, el Ministerio de Fomento y ADIF, (en adelante, C-P 2007-2010) y que fue prorrogado hasta el 30 de junio de 2011 mediante el acuerdo suscrito por las partes el 30 de diciembre de 2010. Con posterioridad, el 18 de noviembre de 2011, la AGE, la Sociedad Estatal del Transporte Terrestre (en adelante, SEITTSA) y ADIF firmaron un convenio para la promoción de inversiones en la Red de titularidad del Estado, cuyo objeto era regular las relaciones entre las Entidades firmantes para la promoción por SEITTSA de las inversiones que se ejecutaran por ADIF en el ejercicio 2011. También con fecha 18 de noviembre de 2011, la AGE, ADIF y SEITTSA suscribieron un convenio para la promoción por esta última de la administración de la Red de Titularidad del Estado que el Ministerio de Fomento encomendó a ADIF.

El 28 de diciembre de 2012, la AGE, la SEITTSA y ADIF firmaron un convenio para la promoción de inversiones en la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado en el año 2012 por importe de 203.375 miles de euros que incluía la Red convencional y el tramo Ourense-Santiago de la línea de Alta Velocidad Madrid-Galicia. Para desarrollar la promoción de las

inversiones en la Red de Titularidad del Estado, el Ministerio de Fomento, ADIF y SEITTSA suscribieron dos convenios el 27 de junio de 2007 y el 21 de noviembre de 2007.

El Consejo de Ministros en su sesión de fecha 7 de diciembre de 2012 autorizó la convalidación de la liquidación por cierre del Convenio entre el Ministerio de Fomento, SEITTSA y ADIF, para la promoción de inversiones en la red de titularidad del Estado en base al Contrato-Programa AGE-ADIF 2007-2010 por una cuantía de 45.936 miles de euros. (Véase nota 6.b.3.1)

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

- Con fecha 6 de junio de 2007 el Ministerio de Fomento, SEITTSA y ADIF suscribieron un convenio para la realización de actuaciones para la mejora de la Red Ferroviaria de Cercanías en Cataluña por un importe total de 110 millones de euros. Las inversiones objeto de este convenio se financiarán con cargo a los fondos propios de SEITTSA, mediante la aportación realizada por la AGE en los Presupuestos Generales del Estado del ejercicio 2007.
- Adicionalmente, el día 7 de octubre de 2008 el Ministerio de Fomento, SEITTSA y ADIF firmaron un segundo convenio para la realización de actuaciones de mejora en la Red de Titularidad del Estado en Cataluña por un importe de 250 millones de euros. De acuerdo con lo establecido en este convenio, estas actuaciones se financiarán mediante la aportación efectuada por la AGE a SEITTSA, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado del ejercicio 2008.
- En fecha 24 de febrero de 2009, la Comisión Bilateral Generalitat-Estado, acordó, que por aplicación de la Disposición adicional 3ª del Estatuto de Autonomía de Cataluña, ADIF realizaría inversiones por valor de 170.630 miles de euros (véase nota 12.c).

1.f) Otras Encomiendas y disposiciones vinculadas a la transferencia o asignación de infraestructuras.

- El Real Decreto-Ley 22/2012 de 20 de julio, mediante la disposición adicional segunda, asigna al patrimonio de ADIF la conexión del corredor Mediterráneo con la Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Figueras: Vandellós-Área Tarragona y el tramo A Coruña-Santiago del eje atlántico de alta velocidad, que fueron construidos por el Estado con anterioridad a la encomienda hecha a ADIF para la ejecución de ambas infraestructuras. En virtud de la orden PRE/2443/2013 de 27 de diciembre, en adelante la Orden de Segregación, se asigna al patrimonio de ADIF-AV el tramo Santiago de Compostela-Vigo del Eje Atlántico de alta velocidad y la conexión del Corredor Mediterráneo con la Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Figueras: Vandellós-área de Tarragona.
- El Consejo de Ministros, en sus acuerdos de fecha 27 de junio de 2014 aprobó la transferencia de ADIF a ADIF AV de la titularidad de los siguientes bienes:
 - a) Tramos de la red ferroviaria en ancho convencional que enlazan las ciudades de Plasencia, Cáceres, Mérida y Badajoz.
 - Tramo Monfragüe-Plasencia: desde el P.K. 0/00 al P.K. 16/700.
 - Tramo Monfragüe-AG Km. 4,4-Monfragüe Ag.Km.255.4: desde el P.K. 0/00 al P.K. 2/700.
 - Línea Madrid-Valencia de Alcántara: desde el P.K. 251/625 al P.K. 332/833.

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

- Línea Aljucén-Cáceres: desde el P.K. 0/000 al P.K.65/443.
- Línea Ciudad Real-Badajoz: desde P.K. 453/000 al P.K. 512/351.

b) Tramo de la red ferroviaria en ancho convencional Bobadilla-Granada

c) Estación de Loja

Se acuerda que la citada transferencia se realice de forma gratuita por ser bienes afectos a la realización de una actividad de administración de infraestructuras ferroviarias y que se valorará por el valor contable por el que se estuvieran contabilizados en ADIF los activos objeto de transmisión, reconociendo su coste bruto y la amortización acumuladas hasta la fecha de la transferencia. El Valor neto contable de los activos transferidos a ADIF- AV en junio de 2014 asciende a 71.321 miles de euros (véase notas 4).

- El Consejo de Ministros, en su acuerdo de fecha 24 de noviembre de 2017, aprobó la transferencia de ADIF a ADIF AV de la titularidad del tramo de red ferroviaria comprendido entre León y La Robla. El acuerdo establece una transferencia a título gratuito, registrando ADIF AV los activos recibidos por su coste bruto y su amortización acumulada hasta la fecha del traspaso, siendo su valor neto contable de 47.892 miles de euros. Por su parte ADIF da de baja el activo y la subvención de capital asociada a los mismos. El acta de entrega fue suscrita entre ADIF y ADIF AV el 30 de noviembre de 2017.
- En el ejercicio 2018, el Consejo de Ministros aprobó la cesión de diferentes tramos de la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante, RFIG) de ADIF a ADIF AV a título gratuito. Estos trasvases vienen motivados por las obras de adaptación a la alta velocidad que ADIF AV acometerá en los mismos. El detalle de los trasvases es el siguiente:
 1. Tramo La Encina – Xátiva: con una longitud de 38 km. El acuerdo de Consejo de Ministros se produjo el 23 de febrero de 2018, formalizándose su entrega mediante acta suscrita entre ADIF y ADIF AV en fecha 25 de mayo de 2018 por un valor neto contable de 116.123 miles de euros.
 2. Tramo Taboadela – Ourense: con una longitud de 14 km. En sesión de 6 de abril de 2018 el Consejo de Ministros acordó la cesión de dicho tramo formalizándose mediante acta firmada entre ADIF y ADIF AV en fecha 25 de mayo de 2018 por un valor neto contable 9.945 miles de euros.
 3. Tramo El Reguerón – Cartagena – Escombreras: con una longitud de 67 km. El acuerdo de Consejo de Ministros se aprobó el 25 de mayo de 2018, firmándose el acta de entrega formal de ADIF a ADIF AV en fecha 26 de septiembre de 2018 por un valor neto contable 30.395 miles de euros.
 4. Tramo Astigarraga – Irún: con una longitud de 25 km. En la sesión del Consejo de Ministros de fecha 25 de mayo de 2018 se acordó el traspaso del citado tramo de ADIF a ADIF AV formalizándose su entrega mediante acta firmada el 26 de septiembre de 2018 con un valor neto contable 82.875 miles de euros.

1.g) Cánones y tasas

El 29 de septiembre de 2015 se aprobó la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario que sustituye íntegramente a la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, y que viene a unificar y concentrar en una única norma el régimen legal completo del modo de transporte por ferrocarril. Además, incorpora al ordenamiento español las normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre. Esta norma introduce cambios significativos en materia de cánones y tasas.

- La regulación de los cánones de la nueva ley del Sector Ferroviario modifica sustancialmente la estructura de estas tasas establecida en la Ley 39/2003.
- Se suprime la modalidad de canon de acceso, en el canon por utilización de las líneas ferroviarias; se implantan nuevos criterios de clasificación de líneas con el fin de vincular el canon ferroviario a la rentabilidad potencial del mercado; y se hace especial hincapié en la regulación de bonificaciones y descuentos sobre la cuantía del canon a abonar por los operadores, para fomentar el desarrollo de los servicios ferroviarios y la explotación más eficaz de las líneas.
- Se modifica también la estructura del canon por utilización de las instalaciones de servicio y se 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.
- Se modifican y amplían, finalmente, los criterios de clasificación de las estaciones de transporte de viajeros a fin de tomar en consideración la capacidad económica de los servicios asociados para la determinación de la cuantía del canon.
- La Disposición transitoria cuarta de la Ley 38/2015 establece que, hasta que no se fijen de conformidad con las reglas establecidas en el título VI los cánones ferroviarios seguirán siendo aplicables las vigentes a la entrada en vigor de la Ley. Así mismo, dispone que la adecuación de los cánones ferroviarios a lo dispuesto en el referido título VI se incluirá en todo caso, en el primer proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado que se tramite después de la entrada en vigor de la ley.

Esta normativa es aplicable a ADIF-AV.

Desde el 1 de julio de 2017, son de aplicación los Cánones Ferroviarios, previstos en los artículos 97 y 98 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del sector ferroviario, con las cuantías unitarias que se establecen en los artículos 71 y 72 de la Ley 3/2017 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017, (BOE del 28 de junio de 2017), A continuación, se detallan los Cánones en vigor, a partir del 1 de julio de 2017:

Canon por Utilización de las Líneas Ferroviarias Integrantes de la RFIG Gestionada por ADIF.

Constituye el hecho imponible del Canon la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la RFIG, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización, en las modalidades siguientes:

- a) Canon por adjudicación de capacidad (Modalidad A): por el servicio de asignación de aquellas franjas horarias, definidas en la declaración sobre la red, a los correspondientes candidatos con el fin de que un tren pueda circular entre dos puntos durante un período de tiempo determinado. Se repercutirán los costes del proceso de adjudicación de capacidad, los de gestión del tráfico, seguridad en la circulación y los de reposición de las instalaciones de seguridad y control del tráfico, directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario. La cuantía se determinará por cada tren-kilómetro adjudicado, distinguiendo por tipo de línea afectada y tipo de servicio.

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

- b) Canon por utilización de las líneas ferroviarias (Modalidad B): por la acción y efecto de utilizar una línea ferroviaria. Se repercutirán los costes de mantenimiento y conservación de la infraestructura ferroviaria, directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario. La cuantía se determinará por cada tren-kilómetro circulado distinguiendo por tipo de línea y tipo de servicio.
- c) Canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (Modalidad C), por la acción u efecto de utilizar las instalaciones de electrificación de una línea ferroviaria. Se repercutirán los costes de mantenimiento y conservación de las instalaciones de electrificación y sus costes de reposición, directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario. La cuantía se determinará por cada tren-kilómetro circulado por líneas ferroviarias electrificadas distinguiendo por tipo de línea, tipo de servicio y tipo de tracción.

Canon por Utilización de las Instalaciones de Servicio de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.

Constituye el hecho imponible del canon, la utilización de las instalaciones de servicio e infraestructuras a las que se refiere el artículo 98 de la LSF, así como la prestación de servicios o actividades públicas inherentes a dicha utilización, en las modalidades siguientes:

- A. Canon por la utilización de las estaciones de transporte viajeros (Modalidad A). Se repercutirán los costes asociados al mantenimiento y conservación de las estaciones, a su reposición y a la prestación de los servicios básicos mínimos de las estaciones, los gastos financieros en el caso de las estaciones clasificadas en la categoría 6, así como el servicio de vigilancia de las estaciones y el control de acceso de los viajeros y sus equipajes. La cuantía se determina en función de la categoría de la estación, tipo de parada, tipo de tren y número de viajeros.
- B. Canon por paso por cambiadores de ancho (Modalidad B). Se calcula en función de los pasos de cada tren por un cambiador de ancho.
- C. Canon por la utilización de vías con andén en estaciones para estacionamiento de trenes para servicios comerciales de viajeros y otras operaciones (Modalidad C). A los efectos de este canon se establecen las dos tarifas siguientes:
 - C.1) Por estacionamiento de trenes para servicios comerciales de viajeros sin otras operaciones
 - C.2) Por estacionamiento de trenes para otras operaciones.
- D. Canon por utilización de vías en otras instalaciones de servicio: de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, de lavado y limpieza, de suministro de combustible (Modalidad D).
- E. Canon por utilización de puntos de carga para mercancías (Modalidad E).

(2) Bases de Presentación de las Cuentas Anuales

2.a) Imagen fiel

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

de 2019 y de los resultados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto y de sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

ADIF presenta sus cuentas anuales de acuerdo con los principios contables y normas de valoración establecidos en el Real Decreto 1514/2007 de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, aplicando, entre otros, el principio de empresa en funcionamiento de acuerdo con su régimen jurídico y estatutario descrito en la nota 1 así como las modificaciones al referido Plan General de Contabilidad incorporadas mediante el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre, y por el Real Decreto 602/2016, de 2 de diciembre, así como los principios y criterios contables fijados por la Intervención General de la Administración del Estado (en adelante, IGAE) mediante resolución promulgada con fecha 30 de diciembre de 1992 (en adelante, la Resolución), que continúa en vigor en todo aquello que no se oponga a lo establecido en el citado Plan General de Contabilidad. Adicionalmente, la Entidad ha contemplado en la formulación de las cuentas anuales lo dispuesto en la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo, publicada en el BOE de 26 de marzo de 2010, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias.

Finalmente, la Entidad ha tenido en cuenta, en la formulación de estas Cuentas Anuales, la opinión de la IGAE en relación con políticas contables expresadas, mediante respuestas a preguntas planteadas por ADIF según se dispone en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre. En caso de que estas políticas fueran significativas, se incluyen en la nota 3.

2.b) Comparación de la información

La Dirección de la Entidad presenta a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación, de la cuenta de pérdidas y ganancias, del estado de cambios en el patrimonio neto, del estado de flujos de efectivo y de la memoria, además de las cifras del ejercicio 2019, las correspondientes al ejercicio anterior que formaban parte de las cuentas anuales del ejercicio 2018, aprobadas por el Consejo de Administración de ADIF de fecha 26 de abril de 2019.

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

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

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

- Pasivos por retribuciones a largo plazo al personal de prestación definida: la valoración de estos compromisos requiere la realización por parte de la Dirección de la Entidad de diversas hipótesis actuariales y financieras que se describen en la nota 11.

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

- Activos por impuesto diferidos: para determinar el importe de los activos por impuesto diferido a registrar, la Dirección de la Entidad evalúa la probabilidad de disponer de ganancias fiscales futuras así como sus importes y las fechas en que se obtendrían (véase nota 13).
- Vidas útiles y criterios de amortización (años de vida útil, valores residuales, etc.) de su inmovilizado material e intangible.
- Deterioro de valor del inmovilizado no financiero y su consideración o no como generadores de flujos de efectivo según la mencionada Orden EHA/733/2010 (véase nota 3.b). Integridad y, en ciertos casos, exactitud de los valores de ciertos activos transferidos como resultado de los Reales Decreto-ley 22/2012 y 4/2013 mencionados en la nota 1.
- Inmovilizado material por infraestructuras ferroviarias ejecutadas al amparo de convenios de integración, generalmente obras ejecutadas por diversas sociedades de integración en las que la Entidad participa y de los que traen causa (véase notas 3.b y 3.j). Se registran en el inmovilizado las infraestructuras puestas en servicio aún cuando no se haya producido su entrega formal, siempre que se espere obtener rendimientos económicos futuros mediante su explotación y se disponga de una valoración fiable de su coste. La realización de estas estimaciones exige la aplicación de juicios profesionales relevantes para clasificar las infraestructuras ejecutadas, que son de naturaleza compleja, como ferroviarias o urbanísticas, así como para asignar ciertos costes necesarios para el desarrollo del proyecto global encomendado a las citadas sociedades. La asignación final a los socios deberá ser acordada en el seno de cada una de ellas, por lo que existe una incertidumbre sobre la atribución definitiva de los distintos activos a cada uno de sus accionistas.
- Determinación del carácter comercial o no comercial de las permutas de inmovilizado no financiero.

Determinación del carácter comercial o no comercial de las permutas de inmovilizado no financiero (véase nota 3.b).
- Provisiones para riesgos y gastos: las provisiones se reconocen cuando es probable que una obligación presente, fruto de sucesos pasados, de lugar a una salida de recursos y el importe de la obligación se puede estimar de forma fiable. La Dirección de la Entidad realiza estimaciones, evaluando toda la información y los hechos relevantes, de la probabilidad de ocurrencia de las contingencias así como del importe del pasivo a liquidar a futuro. (Véase notas 3.j y 24).

Estas estimaciones se han realizado sobre la base de la mejor información disponible hasta la fecha de formulación de estas cuentas anuales. Cualquier acontecimiento futuro no conocido a la fecha de elaboración de estas estimaciones, podría dar lugar a modificaciones (al alza o a la baja), lo que se realizaría, en su caso, de forma prospectiva.

2.d) Moneda funcional y moneda de presentación.

Las cuentas anuales se presentan en miles de euros, que es la moneda funcional y de presentación de la Entidad, redondeada al millar más cercano, salvo cuando se indica otra cosa.

(3) Normas de Registro y Valoración

3.a) Inmovilizaciones intangibles

El inmovilizado intangible está comprendido básicamente por los derechos de uso de espacios titularidad de ADIF adquiridos a Renfe Operadora en el ejercicio 2015 y cuyo origen procede de la OM FOM/2909/2006, de 19 de septiembre que establecía un derecho de uso sin contraprestación a RENFE-Operadora de determinados espacios sitios básicamente en estaciones de viajeros. La citada Orden Ministerial establecía que dichos derechos de uso serían sustituidos con posterioridad por los inmuebles que se acordara patrimonializar. A tal efecto, ADIF tenía registrado hasta el ejercicio 2014 una provisión de riesgos y gastos por valor de 22.609 miles de euros correspondiente a la estimación de los costes de reposición de dichos espacios para ser entregados en condiciones adecuadas de uso.

La Entidad valoró los derechos de uso adquiridos en el ejercicio 2015 por el valor actual del precio de adquisición a RENFE Operadora una vez deducida la citada provisión de riesgos y gastos destinada a cubrir los costes de reposición para la entrega de los inmuebles que deberían sustituir a dichos espacios en condiciones adecuadas de uso. Este inmovilizado se presenta neto de su correspondiente amortización acumulada dotada de forma lineal, y durante una vida útil de 75 años. Para calcular dicha vida útil la Entidad elaboró un plan de negocio en el cual se han considerado los flujos de efectivo generados por los arrendamientos acordados con RENFE Operadora y su grupo de empresas durante unos plazos prorrogables de 5 y 10 años, para un total de 9.940,87 metros cuadrados y 11.633,25 metros cuadrados, respectivamente, así como por aquellos que considera probable obtener de otros terceros. En dicho Plan de negocio se han considerado diversas hipótesis de variaciones en la ocupación de espacios, en índices de precios y unos tipos de interés acordes con las condiciones actuales del mercado inmobiliario y financiero.

Adicionalmente, la Entidad incluye en el apartado de inmovilizaciones intangibles aplicaciones informáticas y gastos de investigación y desarrollo, se valora a su coste de adquisición o coste de producción y se presenta neto de su correspondiente amortización acumulada, que se calcula utilizando el método lineal o creciente en progresión geométrica del 3% anual, en el caso que sean bienes vinculados a líneas de alta velocidad, de acuerdo con los siguientes años de vida útil estimada:

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

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

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

3.b) Inmovilizaciones materiales

3.b.1) Coste del inmovilizado material

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

Adicionalmente, ADIF incluye en el coste de la infraestructura ferroviaria en curso que requiere un período de tiempo superior a un año para estar en condiciones de explotación, los gastos financieros correspondientes a los préstamos suscritos con entidades financieras, destinados a la financiación específica de la construcción de dichos inmovilizados.

Durante los ejercicios 2019 y 2018, como resultado de la segregación de activos de alta velocidad a ADIF-AV, los gastos financieros no han cumplido las condiciones previstas para capitalizar gastos financieros.

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

Asimismo, se capitalizan también como un mayor coste de los activos afectados, los fondos destinados a financiar trabajos de conservación y enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español, regulados por la Instrucción número 43 de la Subsecretaría de Fomento de fecha 26 de mayo de 2014. Según lo establecido en la normativa vigente, en el presupuesto de cada obra pública, financiada total o parcialmente por el Estado, se incluirá una partida equivalente al 1,5% de los fondos de aportación estatal para financiar este tipo de trabajos.

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

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

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

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

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

En el caso de las permutas comerciales, el activo recibido se valorará por el valor razonable del activo entregado, incrementado, si procede, en el importe de las contrapartidas monetarias recibidas, salvo que se tenga una evidencia más clara del valor razonable del activo recibido y con el límite de éste último.

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

- a) La realizada por la Entidad incluye tanto el coste de construcción como el de elaboración de informes, planos, proyectos, estudios, asistencias técnicas y vigilancia, etc., que están relacionados directamente con dicha infraestructura; el coste de los estudios complementarios e informes necesarios para el planeamiento y diseño de las líneas; los trabajos realizados para el inmovilizado y el importe del IVA soportado no deducible. También se incluye como mayor coste de la infraestructura la mejor estimación disponible a la fecha de cierre de las cuantías reclamadas por contratistas de obras o expropiados, que la Entidad considera probable que generarán una futura salida de recursos, y que corresponden entre otros conceptos a diferencias en las mediciones de obras.
- b) Las infraestructuras recibidas del Estado esencialmente, como resultado de los Reales Decretos - ley 22/2012 y 4/2013 así como por el Convenio de 25 de agosto de 2015 para la refundición de los Convenios 2006-2007-2008 y 2009 suscrito entre la Entidad, el Ministerio de Fomento, ADIF AV y SEITTSA se valoran por un importe igual al que figura en las correspondientes actas de subrogación o al precio de adquisición o coste de producción en que ha incurrido el Ministerio de Fomento o en su caso SEITTSA, de acuerdo con los datos que figuran en su Sistema de Información Contable y en sus registros contables, deducida su amortización acumulada calculada en función del tiempo transcurrido desde su puesta en explotación hasta la fecha de transferencia a la Entidad. No obstante, si con posterioridad a la valoración inicial se ponen de manifiesto modificaciones en los valores incluidos en las correspondientes actas de entrega u otras disposiciones mediante las cuales se transmiten a ADIF infraestructuras ferroviarias o se identifican nuevas inversiones relacionadas con las líneas o tramos previamente adscritos, dichos ajustes se registran en el ejercicio en el que se conocen los nuevos valores y/o se firman las correspondientes actas rectificativas o se modifican las disposiciones citadas.

En este sentido, y en relación a las infraestructuras que la Entidad ha venido recibiendo desde el ejercicio 2013, del total de costes derivado de la información y datos que figuraban en los Sistemas de Información Contable del Ministerio de Fomento, de naturaleza presupuestaria, la Entidad ha registrado aquellos costes que ha considerado que deberían ser activados por cumplir los criterios de la normativa contable aplicable a ADIF. A la fecha de formulación de estas cuentas anuales, la Entidad no dispone de documentación soporte de ciertos costes vinculados a los activos registrados que han sido construidos por el Ministerio de Fomento.

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

- c) Por lo que respecta a las entregas realizadas en 2013, a la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales, ADIF y la Administración General del Estado han suscrito el acta de entrega por el tramo Ourense-Santiago de la línea de alta velocidad a Galicia estando pendiente la firma del acta de entrega de las infraestructuras ferroviarias en la red convencional que a 31 de diciembre de 2017 están siendo administradas por ADIF.
- d) Desde el ejercicio 2015 y en aplicación del Real Decreto-ley 4/2013, así como en aplicación del Convenio suscrito el pasado 25 de agosto de 2015 por la Entidad, ADIF AV, el Ministerio de Fomento y SEITTSA, ADIF ha recibido de SEITTSA obras vinculadas a infraestructuras ferroviarias ejecutadas por esta Entidad y financiadas por el Estado. El referido convenio establece que la entrega de estos activos tendrá la consideración de una transmisión a título gratuito de bienes afectos a la actividad de administración de infraestructuras ferroviarias. ADIF ha registrado estos bienes por el precio de adquisición o el coste de producción por el cual los tenía valorados SEITTSA en sus libros. Las inversiones recibidas corresponden básicamente a tramos de infraestructura entre Sevilla y Cádiz, la variante ferroviaria de Figueras, la variante de Camarillas y diversas mejoras en instalaciones ferroviarias en el ámbito de Cataluña financiadas por los convenios referidos en la nota 1.e. (Véase nota 4).
- e) Adicionalmente, la Entidad registró en el ejercicio 2015 el valor de los terrenos expropiados por el Ministerio de Fomento así como el coste de diversas asistencias técnicas financiadas a su vez por Fomento y que son necesarias para acometer las infraestructuras recibidas de SEITTSA por valor total de 34.167 miles de euros, según se desprende de la información facilitada por el Ministerio. Estas actuaciones han sido recibidas sin contraprestación.
- f) Inversiones en curso y en explotación en el Eje Atlántico de Alta Velocidad y en la conexión del Corredor Mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid Barcelona-Figueras, tramo Vandellós-Tarragona que, de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional segunda del Real Decreto Ley 22/2012 de 20 de julio se asignaron en 2012 al patrimonio de ADIF sin contraprestación. Estas obras fueron iniciadas por el Estado con anterioridad a las encomiendas efectuadas a ADIF para la ejecución de ambas infraestructuras, mediante sendas Resoluciones de la Secretaría de Estado de Infraestructuras de fecha 11 de mayo de 2012. Estos bienes y obras en curso se registraron en 2012 por un importe de 2.476.419 miles de euros que correspondía al precio de adquisición o coste de producción en que ha incurrido el Ministerio de Fomento, de acuerdo con los datos que figuran en su sistema de información financiera y en sus registros contables, y que se supone es equivalente al valor razonable de los citados activos dado que se estableció en el marco de los procedimientos de licitación previstos en la legislación aplicable a la Administración General del Estado siendo pues el resultado de un proceso de adjudicación público efectuado entre partes independientes y suficientemente informadas. En el ejercicio 2013 ADIF y la Administración General del Estado suscribieron el acta de entrega formal de estos activos. Derivado de la segregación de la rama de actividad atribuida a la nueva entidad ADIF-AV, a 31 de diciembre de 2013, de los activos citados anteriormente permanecen en el patrimonio de ADIF el tramo "A Coruña-Santiago de Compostela" del Eje Atlántico.
- g) Por lo que respecta a las infraestructuras ferroviarias y otros activos integrados en ADIF procedentes de la integración de las infraestructuras ferroviarias de FEVE,

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

tal y como se recoge en la Orden 22/2012, los activos se registraron según el valor contable a 31 de diciembre de 2012 por el que figuraban en los libros de FEVE.

- h) Los terrenos y bienes naturales se valoran en función de las cantidades satisfechas en concepto de expropiaciones y por el valor de adscripción en el caso de las expropiaciones que fueron abonadas en su día por el Ministerio de Fomento y en las que se subrogó la Entidad.

En este sentido, ADIF en 2019 ha completado prácticamente, los trabajos iniciados en 2015, de delimitación, valoración y registro de los terrenos de origen histórico, correspondientes a expropiaciones realizadas en los siglos XIX y XX, por donde transita parte de la red ferroviaria de ancho ibérico y en los que se ubican los recintos ferroviarios de su titularidad (véase notas 4 y 9).

ADIF registra dichas afloraciones de terrenos como una aportación de capital en el epígrafe de Fondos Propios cuando los terrenos corresponden a edificaciones tales como estaciones de viajeros o mercancías y en los casos en los que los terrenos corresponden a la traza de la vía entregada por el Estado en virtud del Real Decreto-ley 4/2013, la Entidad los registra como subvenciones de capital netas de su efecto impositivo.

Adicionalmente la Entidad tiene en marcha un proceso similar para regularizar el valor contable de aquellos terrenos vinculados a infraestructuras e instalaciones ferroviarias entregadas por el Estado y que hasta este momento se encuentran registrados por el valor de adscripción según la información recibida de la AGE.

- i) Los bienes transferidos por ADIF a ADIF-AV en virtud de sucesivos Acuerdos del Consejo de Ministros de 27 de junio de 2014, 24 de noviembre de 2017, 23 de febrero de 2018, 6 de abril de 2018 y 25 de mayo de 2018 se valoran según lo establecido en dichos acuerdos por el valor contable por el que estaban contabilizados en ADIF, reconociendo su coste bruto y la amortización acumulada hasta la fecha de la transferencia (véase nota 1.f) .
- j) Las infraestructuras ejecutadas en el marco de los Convenios para la integración del ferrocarril en las ciudades, que se realizan bien mediante sociedades mercantiles creadas para esta finalidad o directamente por una o varias de las entidades que han suscrito el referido acuerdo, son valoradas con la mejor estimación de los costes incurridos para su construcción y que han sido necesarios para su puesta en condiciones de explotación.

En aquellos casos en los que el Convenio establece la obligación de financiar el conjunto de las actuaciones mediante aportaciones monetarias de todas o algunas de las entidades que los suscriben, los costes correspondientes a determinadas obras provisionales o a infraestructuras urbanísticas de integración, como pueden ser los muros y losas derivados de la ejecución de soterramientos o cubrimientos, cuya finalidad básica es lograr la permeabilidad entre distintas zonas de una ciudad, se incluyen en el valor de las infraestructuras ferroviarias, mediante criterios razonables de imputación, hasta el límite de las aportaciones asumidas por la Entidad. En el supuesto en que el convenio no prevea que la Entidad asuma la financiación de las infraestructuras contempladas en el mismo mediante aportaciones monetarias, los citados soterramientos o cubrimientos, considerados como infraestructuras urbanísticas, no se integran, en general, en el patrimonio de ADIF.

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

ADIF registra en su inmovilizado tanto las infraestructuras ferroviarias recibidas mediante acta de entrega y/o a través de una norma con rango de Ley, acuerdo del Consejo de Ministros u Orden Ministerial, como las infraestructuras ferroviarias y estaciones que formando parte de la red de su titularidad cuya administración ADIF tiene encomendada y que han entrado en servicio, aunque éstas no hayan sido objeto de entrega formal.

3.b.2) Amortización del inmovilizado material

- Amortización de la infraestructura ferroviaria de ADIF

La amortización de la infraestructura ferroviaria se realiza en función de las prestaciones de la misma de forma que para la red convencional y de ancho métrico es un método lineal y para la red de alta velocidad, se realiza, con carácter general de forma creciente, en progresión geométrica del 3% anual. En todo caso, se utilizan los siguientes años de vida útil estimada:

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

- Amortización del resto del inmovilizado material.

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

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

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

3.b.3) Deterioro de valor de los activos

En aplicación de la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo, la Entidad ha considerado que los bienes que constituyen su inmovilizado han de clasificarse, básicamente, como activos

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

no generadores de flujos de efectivo, dadas sus características, ya que corresponden a elementos de las infraestructuras ferroviarias incluidas en la Red Ferroviaria de Interés General y se poseen fundamentalmente con la finalidad de generar flujos económicos sociales que benefician a la colectividad, y por tanto, con un objetivo distinto al de generar un rendimiento comercial. Asimismo, en aquellos supuestos en los cuales pudiesen existir dudas sobre si la finalidad principal de poseer un activo es o no la obtención de flujos de efectivo se ha aplicado la presunción prevista en la norma segunda de la citada Orden considerando, dados los objetivos generales de la Entidad, que tales activos pertenecen a la categoría de activos no generadores de flujos de efectivo.

La Dirección de la Entidad, de acuerdo con lo previsto en la norma segunda de la mencionada Orden Ministerial evalúa al menos al cierre del ejercicio la existencia de indicios de deterioro de valor en algún inmovilizado material intangible o inversión inmobiliaria.

En este sentido, la Entidad ha clasificado sus activos en unidades de explotación que permitan evaluar la existencia de indicios de deterioro, atendiendo, básicamente a las líneas o ejes ferroviarios de la Red Ferroviaria de Interés General a las que están afectados, con la excepción de las estaciones destinadas al tráfico de cercanías, para las cuales se han definido como unidades de explotación las unidades en que se clasifican.

A continuación se enumeran las diferentes unidades de explotación consideradas en los ejercicios 2019 y 2018:

- Madrid Chamartín-Valencia-Sant Vicente de Calders
- Madrid Chamartín- Irún/Hendaya
- Madrid Chamartín-Zaragoza-Lleida-Barcelona Portbou
- Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz
- Venta de Baños-León-Ourense-Vigo
- Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara
- A.V. Ourense-Santiago
- Núcleos de cercanías

En este supuesto, la Entidad según lo establecido en la norma cuarta de la referida Orden Ministerial reconoce, al menos al cierre del ejercicio, una pérdida por deterioro si el valor contable de las unidades de explotación supera a su importe recuperable, en la fecha de determinación del mismo. A estos efectos se entiende por importe recuperable el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de venta y su valor en uso, siendo éste su coste de reposición depreciado.

Una vez registrada dicha corrección valorativa por deterioro o su reversión, se ajustan las amortizaciones de los periodos siguientes considerando el nuevo valor contable. Asimismo, si de las circunstancias específicas de los activos se pone de manifiesto una pérdida de carácter irreversible, ésta se reconoce directamente en la partida de pérdidas procedentes del inmovilizado de la cuenta de pérdidas y ganancias.

3.b.4) Traspasos de inmovilizado en curso

La Entidad clasifica los activos de obra en curso a inmovilizado según su naturaleza en la fecha en la que las obras se encuentran en condiciones de explotación

3.c) Inversiones inmobiliarias y activos mantenidos para la venta

3.c.1) Inversiones inmobiliarias

La Entidad clasifica en este apartado los inmuebles destinados total o parcialmente para obtener rentas, plusvalías o ambas. La Entidad reconoce y valora las inversiones inmobiliarias siguiendo los criterios establecidos para el inmovilizado material.

La amortización de las inversiones inmobiliarias se determina con carácter general siguiendo el método lineal de acuerdo con una vida útil estimada de 50 años.

Los ingresos derivados de contratos de arrendamiento operativo de inmuebles se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se devengan. Las rentas percibidas por anticipado se registran en el pasivo del Balance de Situación como periodificaciones y se imputan a resultados en la vida del contrato suscrito con el arrendatario.

3.c.2) Activos mantenidos para la venta

La Sociedad reconoce en este epígrafe los activos no corrientes o grupos enajenables de elementos, cuyo valor contable va a ser recuperado fundamentalmente a través de una transacción de venta, en lugar de por uso continuado. Para clasificar los activos no corrientes o grupos enajenables de elementos como mantenidos para la venta, éstos deben encontrarse disponibles, en sus condiciones actuales, para su enajenación inmediata, sujetos exclusivamente a los términos usuales y habituales a las transacciones de venta, siendo igualmente necesario que la baja del activo se considere altamente probable.

Los activos no corrientes o grupos enajenables de elementos clasificados como mantenidos para la venta no se amortizan, valorándose al menor de su valor contable y valor razonable menos los costes de venta.

La Entidad reconoce las pérdidas por deterioro de valor, iniciales y posteriores, de los activos clasificados en esta categoría con cargo a resultados de operaciones continuadas de la cuenta de pérdidas y ganancias, salvo que se trate de operaciones interrumpidas. Las pérdidas por deterioro de valor de la unidad generadora de efectivo (UGE) se reconocen reduciendo, en su caso, el valor del fondo de comercio asignado a la misma y a continuación a los demás activos no corrientes, prorrateando en función del valor contable de los mismos. Las pérdidas por deterioro de valor del fondo de comercio no son reversibles.

Los beneficios por aumentos del valor razonable menos los costes de venta, se reconocen en resultados, hasta el límite de las pérdidas acumuladas por deterioro reconocidas con anterioridad ya sea por la valoración a valor razonable menos los costes de venta o por pérdidas por deterioro reconocidas con anterioridad a la clasificación.

La Sociedad valora los activos no corrientes que dejen de estar clasificados como mantenidos para la venta o que dejen de formar parte de un grupo enajenable de elementos, al menor de su valor contable antes de su clasificación, menos amortizaciones o depreciaciones que se hubieran reconocido si no se hubieran clasificado como tales y el

valor recuperable en la fecha de reclasificación. Los ajustes de valoración derivados de dicha reclasificación, se reconocen en resultados de las operaciones continuadas.

3.d) Activos financieros

3.d.1) *Inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas*

Incluyen las inversiones en el patrimonio de las empresas sobre las que se tiene control, se tiene control conjunto o se ejerce una influencia significativa. La influencia significativa es el poder de intervenir en las decisiones de política financiera y de explotación de una empresa, sin que suponga la existencia de control o de control conjunto sobre la misma. En la evaluación de la existencia de influencia significativa, se consideran los derechos de voto potenciales ejercitables o convertibles en la fecha de cierre de cada ejercicio, considerando, igualmente, los derechos de voto potenciales poseídos por la Sociedad o por otra empresa.

Las inversiones permanentes en el capital de sociedades del grupo y asociadas se valoran inicialmente al coste, que equivaldrá al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de transacción que le sean directamente atribuibles. Tras su reconocimiento inicial, estos activos financieros se valoran a su coste, menos, en su caso, el importe acumulado de las correcciones valorativas por deterioro, que se reconocen cuando existe evidencia de que el valor en libros de una inversión no será recuperable. El importe de la corrección valorativa es la diferencia entre su valor en libros y el importe recuperable. Salvo mejor evidencia, en la estimación del posible deterioro se toma en consideración el patrimonio neto de la entidad participada corregido por las plusvalías tácitas existentes en la fecha de valoración, que correspondan a elementos identificables en su balance.

No obstante lo anterior, cuando se haya reducido a cero el valor en libros de una inversión, las pérdidas adicionales y el correspondiente pasivo se reconocerán en la medida en que se haya incurrido en obligaciones legales, contractuales, implícitas o tácitas, o bien si ADIF ha efectuado pagos en nombre de dicha sociedad del grupo, multigrupo o asociada (véase nota 3.j).

3.d.2) *Préstamos y partidas a cobrar*

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

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

Asimismo, los créditos por operaciones comerciales y no comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tienen un tipo de interés contractual, se valoran inicial y posteriormente por su valor nominal, cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no es significativo.

Al menos al cierre del ejercicio, la Entidad realiza un “test de deterioro” para estos activos financieros. Se considera que existe evidencia objetiva de deterioro si el valor recuperable del activo financiero es inferior a su valor en libros. Para determinar el valor recuperable la Entidad se basa en general en la experiencia histórica de mora, clasificando los deudores por grupos con características de riesgo similares. Cuando se produce, el registro de este deterioro se imputa en la cuenta de pérdidas y ganancias.

3.e) Pasivos financieros

3.e.1) Débitos y partidas a pagar

Se incluyen en esta categoría los pasivos financieros que se han originado en la compra de bienes y servicios por operaciones de tráfico de la Entidad o aquellos que sin tener un origen comercial no cumplen los criterios para ser considerado como instrumentos financieros derivados.

Los débitos y partidas a pagar se valoran inicialmente al valor razonable de la contraprestación recibida, ajustada por los costes de la transacción directamente atribuibles. Con posterioridad, dichos pasivos se valoran a su coste amortizado, calculado mediante la utilización del método del “tipo de interés efectivo”. Los intereses devengados se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias, aplicando el método citado.

3.e.2) Contratos de garantía financiera

En el caso de garantías financieras otorgadas a entidades asociadas sin contraprestación, éstas se reconocen inicialmente por su valor razonable (en este sentido, se pueden utilizar precios de mercado para contratos de garantía similares) con cargo a la inversión en la entidad asociada, que estará sujeta a los criterios de deterioro aplicables. En ejercicios posteriores el pasivo por la garantía financiera se contabilizará por el mayor de:

- el importe determinado de acuerdo con la política contable de provisiones del apartado i).
- el importe inicialmente reconocido, menos, cuando proceda, la amortización acumulada reconocida de acuerdo con la política contable de ingresos establecida en el apartado m).

3.e.3) Instrumentos Financieros Derivados.

Los instrumentos financieros derivados, que cumplen con los criterios de la contabilidad de coberturas, se reconocen inicialmente por su valor razonable, más, en su caso los costes de transacción que son directamente atribuibles a la contratación de los mismos o menos, en su caso, los costes de transacción que son directamente atribuibles a la emisión de los mismos.

La Entidad realiza coberturas de los flujos de efectivo. Al inicio de la cobertura, la Entidad designa y documenta formalmente las relaciones de cobertura, así como el objetivo y la estrategia que asume con respecto a las mismas. La contabilización de las operaciones de cobertura, sólo resulta de aplicación cuando se espera que la cobertura sea altamente eficaz al inicio de la cobertura y en los ejercicios siguientes para conseguir compensar los cambios en el valor razonable o en los flujos de efectivo atribuibles al riesgo cubierto, durante el período para el que se ha designado la misma (análisis prospectivo) y la eficacia real, que puede ser determinada con fiabilidad, está en un rango del 80-125% (análisis retrospectivo).

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

La Sociedad registra como ingresos y gastos reconocidos en patrimonio neto las pérdidas o ganancias procedentes de la valoración a valor razonable de los instrumentos de cobertura que correspondan a la parte que se haya identificado como cobertura eficaz. La parte de la cobertura que se considere ineficaz, así como el componente específico de la pérdida o ganancia o flujos de efectivo relacionados con el instrumento de cobertura, excluidos de la valoración o de la eficacia de la cobertura, se reconocen en la partida de variación de valor razonable en instrumentos financieros de la cuenta de pérdidas y ganancias.

En el momento en el que el instrumento de cobertura vence, o es vendido, finalizado o ejercido, o deja de cumplir los criterios para la contabilización de coberturas, el importe correspondiente acumulado en el patrimonio neto se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias.

3.f) Existencias

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

ADIF registra sobre aquellas existencias que, por sus características técnicas o por su lenta rotación se considera que tienen dificultades de utilización, la correspondiente corrección valorativa para deteriorar su valor hasta alcanzar su valor neto de realización.

3.g) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

Incluye el efectivo en caja, las cuentas corrientes bancarias y los depósitos y adquisiciones temporales de activos que cumplen los siguientes requisitos:

- Son convertibles en efectivo.
- En el momento de su adquisición su vencimiento no era superior a tres meses.
- No están sujetos a un riesgo significativo de cambio de valor.
- Forman parte de la política de gestión normal de tesorería de la Sociedad.

3.h) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

En este epígrafe correspondiente al Patrimonio Neto de la Entidad, se incluyen, básicamente, las subvenciones de capital de carácter no reintegrable concedidas para la construcción de los activos de titularidad de la Entidad, entre las cuales destacan las procedentes de Fondos Europeos (Cohesión, R.T.E. y F.E.D.E.R). ADIF registra dichas subvenciones por el importe concedido, neto de su efecto impositivo, cuando, según lo establecido en la Norma de Registro y Valoración 18 del Plan General de Contabilidad, existe un acuerdo de concesión, se han cumplido las condiciones establecidas para su percepción y no existen dudas razonables sobre su cobro. En aplicación de lo indicado en la disposición adicional única de la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, a los efectos exclusivos de su registro contable, se consideran cumplidas las condiciones establecidas para su concesión cuando en la fecha de formulación de las cuentas anuales se haya ejecutado la actuación, total o parcialmente, cuantificándose en la proporción a la obra ejecutada que se financia.

Adicionalmente, la Entidad registra como subvenciones de capital, las transferencias consignadas en los Presupuestos Generales del Estado anualmente que financian inversiones de reposición y mejora en la red convencional cuando, según lo indicado anteriormente en la

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

fecha de formulación de las cuentas anuales se haya ejecutado la actuación, total o parcialmente, cuantificándose en la proporción a la obra ejecutada que se financia.

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

En relación con los bienes terminados y en curso asignados a ADIF en virtud del Real Decreto Ley 22/2012 de 20 de julio, relativos a la conexión del Corredor Mediterráneo con la línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Figueras y el tramo A Coruña-Vigo del Eje Atlántico de Alta Velocidad, la Entidad en aplicación de lo previsto en la Norma de Registro y valoración 18, así como de acuerdo con lo establecido en el apartado 1 de la norma Sexta de la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, reconoció una subvención de capital por importe de 2.476.419 miles de euros, correspondiente al valor razonable de los bienes recibidos en el ejercicio 2012, calculado como el coste de reposición depreciado de los mismos según lo indicado en la Orden EHA antes citada. Para ello y habida cuenta de la reciente construcción de los bienes entregados se ha calculado el precio de adquisición o coste de producción abonado por el Ministerio de Fomento, neto de la depreciación sufrida por el tramo en explotación, de acuerdo con las vidas útiles aplicadas por ADIF para la amortización de las infraestructuras ferroviarias (véase nota 3.b). Esta subvención se imputa a ingresos del ejercicio en proporción a la amortización de los elementos patrimoniales recibidos.

En relación a las infraestructuras recibidas desde el ejercicio 2013 por ADIF en virtud del Real Decreto-Ley 4/2013, la Entidad, de acuerdo con lo indicado en el párrafo anterior, reconoció, una vez segregada la rama de actividad de ADIF-AV, una subvención de capital y un pasivo por impuesto diferido cuantificado como el valor razonable de los bienes recibidos calculado como el coste de reposición depreciado de los mismos según lo indicado en la Orden EHA antes citada. Para ello se calculó el precio de adquisición o coste de producción abonado por el Ministerio de Fomento, neto de la depreciación sufrida por el tramo en explotación, de acuerdo con las vidas útiles aplicadas por ADIF para la amortización de las infraestructuras ferroviarias (véase nota 3.b). Esta subvención se imputa a ingresos del ejercicio en proporción a la amortización de los elementos patrimoniales recibidos.

ADIF sigue el criterio de registrar estas subvenciones como ingresos de explotación por imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero, en proporción a la depreciación efectiva experimentada durante el ejercicio por los activos financiados con dichas subvenciones o bien cuando el activo subvencionado deja de formar parte del patrimonio de ADIF.

3.i) Pasivos por retribuciones a largo plazo al personal

La Entidad clasifica sus compromisos por retribuciones a largo plazo con el personal dependiendo de su naturaleza, en planes de aportación definida y en planes de prestación definida. Son de aportación definida aquellos planes en los que la Entidad se compromete a realizar contribuciones de carácter predeterminado a una entidad separada, y siempre que no tenga la obligación legal, contractual o implícita de realizar contribuciones adicionales si la entidad separada no pudiera atender los compromisos asumidos. Los planes que no tengan el carácter de aportación definida se consideran de prestación definida.

3.i.1) Planes por prestación definida

Los compromisos a largo plazo de prestación definida se reconocen por el valor actual de las retribuciones comprometidas, que se estima mediante la utilización de métodos

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

actuariales de cálculo y de hipótesis financieras y actuariales insesgadas y compatibles entre sí.

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

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

3.i.2) Planes de aportación definida

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

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

3.j) Provisiones

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

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

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

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

La Entidad registra como provisiones la mejor estimación disponible a la fecha de cierre de las obligaciones asumidas por la participación en diversas sociedades de integración cuya cancelación es probable que origine una salida de recursos, pero que resultan indeterminadas en cuanto a su importe o fecha. Para la cuantificación de las citadas obligaciones, se consideran las estimaciones de los flujos de efectivo que se prevé obtener en cada caso, facilitadas por la Dirección de cada una de las Sociedades, analizando su capacidad para generar ingresos por la enajenación de suelos y otros conceptos que les permitan hacer frente a las obligaciones

contraídas con terceros para desarrollar el proyecto que tienen encomendado, así como las necesidades de aportaciones de fondos por parte de los accionistas y su capacidad para reembolsar la financiación aportada y pendiente de aportar. En aquellos, supuestos en los cuales se estima que existirá un déficit que deberán asumir los accionistas, el riesgo final asumido por la Entidad se determina, teniendo en cuenta, adicionalmente, la mejor estimación del valor de las infraestructuras ferroviarias que la Sociedad debe entregar a ADIF. En consecuencia, la pérdida asumida por la Entidad y reconocida como una provisión para riesgos y gastos y como una provisión por deterioro de activos financieros se cuantifica como la diferencia entre el valor presente del referido déficit y el coste estimado de las infraestructuras que deberá recibir la Entidad (véase nota 3.b).

En la cuantificación de la estimación de los flujos de efectivo que las Sociedades prevén obtener a futuro se utiliza, con carácter general, para la valoración de los suelos, por motivos de prudencia, el método residual dinámico, salvo excepciones debidamente justificadas. Este método utiliza técnicas de descuento de flujos de efectivo y por tanto tiene en cuenta la evolución del valor del dinero con el transcurso del tiempo.

3.k) Clasificación de los activos y pasivos entre corrientes y no corrientes

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

3.l) Saldos y transacciones en moneda extranjera

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

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

3.m) Impuesto sobre beneficios

El gasto o ingreso por el impuesto sobre beneficios comprende tanto el impuesto corriente como el impuesto diferido.

Los activos o pasivos por impuesto sobre beneficios corriente, se valoran por las cantidades que se espera pagar o recuperar de las autoridades fiscales, utilizando la normativa y tipos impositivos vigentes o aprobados y pendientes de publicación en la fecha de cierre del ejercicio.

El impuesto sobre beneficios corriente o diferido se reconoce en resultados, salvo que surja de una transacción o suceso económico que se ha reconocido en el mismo ejercicio o en otro diferente, contra patrimonio neto o de una combinación de negocios.

(i) Reconocimiento de diferencias temporarias imponibles

Las diferencias temporarias imponibles se reconocen en todos los casos excepto que surjan del reconocimiento inicial del fondo de comercio o de un activo o pasivo en una transacción que no es una combinación de negocios y en la fecha de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la base imponible fiscal.

(ii) Reconocimiento de diferencias temporarias deducibles

Las diferencias temporarias deducibles se reconocen siempre que resulte probable que existan bases imponibles positivas futuras suficientes para su compensación excepto en aquellos casos en los que las diferencias surjan del reconocimiento inicial de activos o pasivos en una transacción que no es una combinación de negocios y en la fecha de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la base imponible fiscal.

Las oportunidades de planificación fiscal sólo se consideran en la evaluación de la recuperación de los activos por impuesto diferido, si la Entidad tiene la intención de adoptarlas o es probable que las vaya a adoptar.

(iii) Valoración

Los activos y pasivos por impuestos diferido se valoran por los tipos impositivos que vayan a ser de aplicación en los ejercicios en los que se espera realizar los activos o pagar los pasivos, a partir de la normativa y tipos que están vigentes o aprobados y pendientes de publicación y una vez consideradas las consecuencias fiscales que se derivarán de la forma en que la Entidad espera recuperar los activos o liquidar los pasivos.

(iv) Compensación y clasificación

Los activos y pasivos por impuesto diferido se reconocen en balance como activos o pasivos no corrientes, independientemente de la fecha esperada de realización o liquidación.

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

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

3.n) **Contabilización de ingresos y gastos**

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

Los ingresos se valoran por el valor razonable de la contrapartida recibida o por recibir, deduciendo, en su caso, los intereses incorporados al nominal de los créditos.

No obstante, la Entidad incluye los intereses incorporados a los créditos comerciales con vencimiento no superior a un año que no tienen un tipo de interés contractual, cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no es significativo.

3.ñ) Transacciones con partes vinculadas

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

3.o) Arrendamientos

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

(4) Inmovilizaciones Materiales, Intangibles e Inversiones Inmobiliarias

El detalle de los saldos y movimientos de los ejercicios 2019 y 2018 en las diferentes cuentas del inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias y de su correspondiente amortización acumulada se muestra en el Anexo I.

Desde el ejercicio 2013 el inmovilizado de ADIF ha experimentado los siguientes cambios sustanciales en su composición:

- Altas derivadas del Real Decreto-ley 22/2012 por el que se integra con efectos contables 1 de enero de 2013 la infraestructura ferroviaria y otros activos procedentes de la rama de actividad escindida de FEVE. De esta forma ADIF pasó a ser titular de la infraestructura ferroviaria de red convencional en ancho métrico (véase nota 1).
- Altas derivadas del Real Decreto-ley 4/2013 de 22 de febrero por el que se contempla la entrega por la Administración General del Estado a ADIF, de las infraestructuras ferroviarias titularidad del Estado que a la fecha de entrada en vigor de dicha normativa, se encuentren administradas por la Entidad.
- Bajas derivadas del Real Decreto - ley 15/2013 de 28 de diciembre y la legislación que lo desarrolla, en el cual establece la creación de ADIF- AV como escisión de una rama de actividad de ADIF.
- Altas derivadas de la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de fecha de 23 de mayo de 2014 por la que ADIF se subrogó en actuaciones que venía ejecutando la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento y del Convenio de refundición con SEITT, S.A. mencionado en la nota 3.b.1.
- Bajas derivadas de las transferencias de activos a ADIF AV acordadas en Consejos de Ministros según se indica en la nota 1.f y 3.b1).

Por todo lo anterior, el inmovilizado de ADIF ha quedado conformado esencialmente por infraestructuras de la red convencional, infraestructuras de la red de ancho métrico y por ciertas infraestructuras específicas adaptadas a la alta velocidad tales como el tramo Ourense – Santiago de la Línea de Alta Velocidad a Galicia, el tramo Santiago de Compostela – A Coruña del Eje Atlántico y enlace por alta velocidad entre Zaragoza y Huesca.

Tal como se indica en la nota 3.b.1) apartado j) así como en la nota 9, la La Entidad en 2019 ha completado prácticamente el proceso de delimitación, registro y/o regularización de los suelos de origen histórico correspondientes a infraestructuras ferroviarias y recintos ferroviarios de su actual titularidad.

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

Adicionalmente la Entidad tiene en marcha un proceso similar al anterior para regularizar en su caso el valor contable de los suelos de expropiación reciente llevadas a cabo por el Ministerio de Fomento, actualmente Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y entregados a Adif de forma gratuita por el Real Decreto ley 4/2013. Derivado de estos trabajos, la Entidad ha registrado terrenos por un importe acumulado hasta 31 de diciembre de 2019 de 76.767 miles de euros minorando asimismo el valor de los suelos por el importe de adscripción comunicado por el Ministerio de Fomento en el ejercicio 2013. De dicho importe, un total de 47.463 miles de euros ha sido registrado en el ejercicio 2019 y un total de 26.314 miles de euros fue registrado en el ejercicio 2018. Como consecuencia de este trabajo de delimitación y valoración, en el propio año 2019 se ha registrado una minoración en la cuantificación de los terrenos entregados por el Ministerio de Fomento en 2013 y contabilizada por su valor de adscripción por un importe de 41.580 miles de euros. Estas variaciones han tomado como contrapartida el epígrafe de subvenciones de capital (véase nota 10).

Al amparo de la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras de fecha 23 de mayo de 2014 así como por el Convenio de Refundición con SEITT, S.A mencionado anteriormente, la Entidad ha dado de alta en su patrimonio obras de mejora de la RFIG recibidas de la AGE y de SEITT.S.A a título gratuito por un importe acumulado a 31 de diciembre de 2019 de 629.870 miles de euros. De estos importes, han sido dados de alta en el ejercicio 2019 un total de 4.518 miles de euros y en el ejercicio 2018 un total de 2.519 miles de euros. Los citados importes han sido dados de alta en el inmovilizado tomando como contrapartida el epígrafe de subvenciones de capital. (véase nota 10).

El valor acumulado de las altas de inmovilizado registradas a título gratuito por ADIF desde el ejercicio 2013 hasta el 31 de diciembre de 2019, incluyendo los terrenos mencionados en el párrafo anterior, como consecuencia de las disposiciones normativas antes indicadas asciende a 13.191.827 miles de euros. Estos importes no se encuentran minorados en su caso por el efecto de las posibles bajas de inmovilizado en ADIF derivados de las cesiones de tramos de infraestructura a ADIF AV acordadas en Consejos de Ministros.

En relación al proceso, iniciado en 2015 y completado en lo referente a terrenos de origen histórico en 2019, de delimitación, valoración y alta en el inventario económico contable de los que terrenos en los que se asientan ciertos recintos ferroviarios de su titularidad tales como estaciones de viajeros o mercancías, con la finalidad de incorporarlos al Balance de Situación de ADIF, a 31 de diciembre de 2019 el importe acumulado dado de alta en los estados financieros de ADIF asciende a 49.593 miles de euros. De ellos, se registraron en 2019 un importe total de 25.917 miles de euros y en el ejercicio 2018 de 12.576 miles de euros (véase nota 9). Como consecuencia de este trabajo ADIF ha regularizado en su balance el valor de terrenos que con origen en RENFE figuraba en su balance desde 2005 y que tenía pendiente de desagregar por fincas. El importe de este ajuste registrado en 2019 ha sido de 57.495 miles de euros. Tal y como se ha indicado en la nota 3, la Entidad reconoce el alta de estos terrenos de esta tipología tomando como contrapartida el epígrafe “aportaciones patrimoniales”.

Derivado de los acuerdos de Consejo de Ministros de 23 de febrero de 2018, 6 de abril de 2018 y 25 de mayo de 2018, por los que ADIF traspasa a ADIF AV todos los activos comprendidos en diferentes tramos de la red convencional, la Entidad, en el ejercicio 2018, registró la baja de los mismos, por un valor neto total de 239.338 miles de euros y, adicionalmente, ha registrado en el epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias “ imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero” dicha cifra, debido a que estaban completamente subvencionados. (Véase nota 1.f , 3.b y 18).

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

Hasta 31 de diciembre de 2019, tal y como se ha explicado en la nota 3.b) la Entidad ha registrado la mejor estimación de las obras ferroviarias ejecutadas por diversas sociedades participadas cuyo objeto social es la integración del ferrocarril en el ámbito urbano según el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	13.223	13.223
Valladolid A.V. 2003, S.A.	80.024	80.024
Zaragoza A.V. 2002, S.A.	190.113	190.113
A.V. Alicante Nodo de Transporte, S.A.	35.875	35.875
	<u>319.235</u>	<u>319.235</u>

La Entidad ha registrado en sus estados financieros la mejor estimación disponible de las obras ferroviarias ejecutadas hasta la fecha por las sociedades de integración Zaragoza Alta Velocidad 2002 S.A, Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A., y Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A., en las que participa y que se encuentran puestas en explotación o corresponden a obras que van a ser continuadas por ADIF.

Las obras ejecutadas por Zaragoza Alta Velocidad, S.A. fueron entregadas a ADIF mediante acta formal suscrita en fecha 1 de febrero de 2016 y su valoración ascendió a 190.113 miles de euros que fueron registrados en las cuentas anuales del ejercicio 2015.

Al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 la Entidad tiene registradas las inversiones realizadas por las sociedad Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes S.A. por un valor de 35.875 miles de euros según se indica en el acta formal suscrita de fecha 1 de octubre de 2019.

En el caso de Valencia Parque Central 2003, S.A. las obras ferroviarias registradas al cierre del ejercicio 2018 y 2019 y que fueron dadas en alta en 2016 ascienden a 13.223 miles de euros.

En fecha 12 de noviembre de 2018 ADIF- AV y ADIF suscribieron con la sociedad participada Valladolid Alta Velocidad 2003, SA., en adelante VAV, acuerdo de transmisión de activos ferroviarios en la que se fijó un valor total de obras a recibir por ADIF, IVA excluido, de 80.114 miles de euros. En dicho acuerdo se establece que la contraprestación a abonar consistirá en la entrega de ADIF a VAV de los suelos desafectados o que se puedan desafectar en un futuro del uso ferroviario y que sean de su titularidad.

A la fecha de cierre de estas cuentas anuales ADIF mantiene registrado un pasivo a largo plazo por este concepto con la sociedad VAV.

A la fecha de formulación de estas cuentas anuales, la Entidad y la sociedad Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A. no han formalizado acta de entrega para la transmisión de la propiedad. Adicionalmente, debe destacarse que, con la excepción de Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes S.A., el resto de sociedades participadas han ejecutado otras obras o costes accesorios que no han sido registradas en estos estados financieros y que se encuentran en curso o pendientes de atribuir a sus accionistas, en función de su clasificación final como infraestructuras ferroviarias o urbanísticas y de la asignación de ciertos costes necesarios para realizar el proyecto global encomendado a las citadas sociedades. La atribución final de dichas obras a los socios deberá ser objeto de un acuerdo en el seno de la Sociedad, el cual se considera complejo a la fecha de las presentes cuentas anuales.

En el Anexo I se recoge el impacto en el inmovilizado de ADIF de todo lo indicado anteriormente.

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

4.a) Inmovilizado Material en explotación

Corresponde al coste bruto de las inversiones en infraestructura ferroviaria de titularidad de ADIF a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018, así como de los restantes activos inmovilizados que forman parte del patrimonio de la Entidad, entre los que destacan las estaciones de viajeros y las terminales de mercancías ubicadas en las líneas que integran la Red ferroviaria de titularidad de la Entidad.

Se adjunta detalle con la descomposición de los importes brutos al cierre de cada ejercicio:

	2019 Miles de euros					Total
	Terrenos y bienes naturales	Edificios y otras construcciones	Instalaciones de la vía y otras instalaciones técnicas	Elementos de transporte	Otro inmovilizado material	
Madrid Chamartín-Irún/Hendaya	58.060	506.373	2.788.429	17.054	76.733	3.446.649
Madrid Ch.-Zaragoza-Lleida-Barcelona-PortBou	134.665	590.683	4.341.013	16.098	13.372	5.095.831
Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	93.912	296.544	3.227.020	17.706	19.407	3.654.589
Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara	9.637	75.885	375.001	3.631	891	465.045
Venta de Baños-León-Orense-Vigo	39.392	139.239	1.906.122	15.660	13.244	2.113.657
Madrid Ch.-Valencia-San Vicente de Calders	103.707	436.053	2.444.235	13.693	29.193	3.026.881
Red Ancho Métrico	26.232	78.078	1.020.483	2.915	1.980	1.129.688
Eje Atlántico (tamo A Coruña Santiago)	30.345	6.082	793.676	104	615	830.822
Línea de AV Orense – Santiago	127.101	1.149	2.002.475	0	0	2.130.725
Enlace AV Zaragoza – Huesca	23.514	4.416	272.428	0	47	300.405
Otros	1.710	8.423	40.417	207.107	26.186	283.843
	648.275	2.142.925	19.211.299	293.968	181.668	22.478.135

	2018 Miles de euros					Total
	Terrenos y bienes naturales	Edificios y otras construcciones	Instalaciones de la vía y otras instalaciones técnicas	Elementos de transporte	Otro inmovilizado material	
Madrid Chamartín-Irún/Hendaya	115.331	489.837	2.883.975	3.878	79.571	3.572.592
Madrid Ch.-Zaragoza-Lleida-Barcelona-PortBou	128.155	586.464	4.278.285	2.537	12.887	5.008.328
Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	81.421	292.963	3.159.152	4.052	20.101	3.557.689
Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara	12.072	75.757	367.251	80	890	456.050
Venta de Baños-León-Orense-Vigo	40.724	139.076	1.888.288	1.867	13.235	2.083.190
Madrid Ch.-Valencia-San Vicente de Calders	125.015	430.938	2.284.391	2.222	28.931	2.871.497
Red Ancho Métrico	26.310	78.079	1.010.886	2.766	2.128	1.120.169
Eje Atlántico (tamo A Coruña Santiago)	30.345	6.050	793.610	13	594	830.612
Línea de AV Orense – Santiago	126.667	1.149	2.002.454	0	0	2.130.270
Enlace AV Zaragoza – Huesca	32.544	4.413	272.428	0	47	309.432
Otros	5.704	7.241	40.369	293.841	35.993	383.148
	724.288	2.111.967	18.981.089	311.256	194.377	22.322.977

Con fecha 27 de enero de 2015 ADIF suscribió un contrato privado de compraventa con El Corte Inglés, S.A. que estipula la venta en el ejercicio 2015 de una parcela de terreno sita en AZCA, junto a la estación de Nuevos Ministerios. Esta parcela está clasificada como Suelo Urbano consolidado y calificada como Terciario/Comercial. Las edificabilidades lucrativas objeto de enajenación son 10.176,00 m²t sobre rasante en tres alturas (planta baja más dos)

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

con un uso terciario/comercial y 17.128,77 m² bajo rasante en tres sótanos con un uso de aparcamiento.

El contrato privado suscrito establece el valor total de enajenación en 136.484 miles de euros, con las siguientes condiciones de cobro:

- Se abonará un 50% del total del precio ofertado tras la transmisión de las edificabilidades lucrativas mediante contrato privado de compraventa.
- El 50% restante se abonará tras la firma de la Escritura Pública una vez realizada la inscripción registral de la parcela de resultado con la edificabilidad que le sea inherente, y en un plazo máximo de tres años a contar desde la transmisión de las edificabilidades.

Derivado de esta operación ADIF percibió en el ejercicio 2015 un total de 68.242 miles de euros junto con el IVA correspondiente a la totalidad del precio. El valor actual pendiente de cobro a 31 de diciembre de 2018 se muestra en el epígrafe “Créditos a empresas-Inversiones financieras a corto plazo” del activo corriente de la Entidad. A 31 de diciembre de 2017 este saldo se mostraba en el epígrafe “Créditos a empresas” del activo no corriente de la Entidad (véase nota 6). A lo largo de los ejercicios 2018 y 2019 ADIF y El Corte Inglés han acordado varias prórrogas. A la fecha de formulación de estos estados financieros el plazo finaliza en junio de 2020..

4.b) Obra en Curso

El detalle de la obra en curso a 31 de diciembre del 2019 y 2018 se muestra en el cuadro adjunto:

	Miles de euros	
	2019	2018
Edificios de Estaciones y Terminales	37.875	49.295
Plataforma	306.929	290.986
Superestructura de vía	175.329	138.194
Electrificación y Suministro	44.325	17.661
Señalización, Seguridad y Telecomunicaciones	190.892	161.024
Instalaciones Logísticas, Comerciales y Otras	3.884	1.659
Material Móvil	2.096	969
Otras Inversiones	55.537	36.280
Anticipos de inmovilizado	103.812	97.711
	920.679	793.779

En los saldos de obra en curso a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 se incluyen respectivamente 103.812 miles de euros y 97.711 miles de euros en concepto de Anticipo a Proveedores de Inmovilizado. En estos importes se incluyen entre otros, los anticipos por futura entrega de obra ferroviaria en los años 2019 y 2018 derivados de convenios suscritos por la Entidad con sociedades del grupo, asociadas y participadas según el siguiente desglose al cierre de cada ejercicio:

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

	Miles de euros	
	2019	2018
Gijón al Norte, S.A.	32.570	32.570
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	1.529	1.529
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	40.085	40.085
Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A..	5.183	5.183
Almería Alta Velocidad, S.A.	2.566	2.566
TOTAL PARTICIPADAS	81.933	81.933

En virtud del acta de entrega de obras suscrita el 1 de febrero de 2016 entre Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A., ADIF y ADIF-AV, la Entidad canceló parcialmente en el ejercicio 2015 los anticipos por obras pendientes de recibir de Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A, existentes a 31 de diciembre de 2014. El valor de las obras recibidas y registradas en el ejercicio 2015 ascendió a 190.113 miles de euros y correspondían básicamente con la terminal logística de Plaza, así como a las estaciones de El Portillo y Miraflores, todas ellas situadas en Zaragoza. La Entidad estima que el valor de las obras realizadas así como aquellas que están pendientes de realizar por Zaragoza Alta Velocidad y susceptibles de ser entregadas a ADIF asciende a 40.085 miles de euros.

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

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

Al cierre del ejercicio 2019 la Entidad tiene compromisos firmes con terceros para la realización futura de inversiones por valor de 1.039.805 miles de euros, cifra sin incluir IVA. Al cierre del ejercicio 2018, la Entidad tenía compromisos firmes con terceros por el citado concepto por importe de 767.223 miles de euros, sin IVA.

4.c) Gastos financieros capitalizados

En los ejercicios 2019 y 2018 ADIF no ha capitalizado gastos financieros por no cumplirse las condiciones establecidas para ello.

4.d) Bienes totalmente amortizados

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

	Miles de euros	
	2019	2018
Inmovilizado Intangible	140.013	134.806
Inmovilizado Material	2.180.734	2.008.887
Inversiones Inmobiliarias	28.519	27.124
	2.349.266	2.170.817

A 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 la gran mayoría de activos totalmente amortizados corresponden a infraestructuras de red convencional y de ancho métrico.

4.e) Subvenciones oficiales recibidas

La construcción de las inmobilizaciones materiales por infraestructura ferroviaria en la red de titularidad de ADIF, ha sido financiada básicamente por la Administración General del Estado, habiendo entregado ésta a ADIF dichas inversiones desde el ejercicio 2012 sin contraprestación. En virtud del Real Decreto-ley 22/2012 de 20 de julio, ADIF recibió las inversiones en curso y en explotación del Eje Atlántico entre A Coruña y Vigo quedando, tras la segregación realizada en el ejercicio 2013, de titularidad de ADIF el tramo A Coruña-Santiago. Por el Real Decreto-ley 4/2013 de 22 de febrero, ADIF recibe de la Administración General del Estado, de forma gratuita la denominada Red de Titularidad del Estado, constituida por el tramo Ourense Santiago de la línea de alta velocidad a Galicia y la Red Convencional que estaba siendo administrada por la Entidad. Desde el ejercicio 2015 la Entidad ha venido recibiendo del Ministerio de Fomento y de SEITSA los terrenos y obras vinculados a diversos tramos de infraestructura tales como el Sevilla-Cádiz, la variante de Figueras o la variante de Camarillas. Todas las entregas citadas han sido registradas teniendo como contrapartida el reconocimiento de una subvención de capital (véanse notas 3 (b) y 3 (h)).

Asimismo, ADIF financia en parte sus inversiones por subvenciones de capital de carácter no reintegrable entre las cuales destacan las procedentes de Fondos Europeos (Cohesión, R.T.E y F.E.D.E.R), así como las aportaciones de la Administración General del Estado para el Plan de Inversiones anual. (Véase notas 1.c y 10).

4.f) Inmovilizado intangible

El detalle del inmovilizado intangible al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 es como sigue:

	2019 Miles de euros			
	Coste	Amortización Acumulada	Prov. Deprec. Acumulada	Total
Inmovilizado intangible en explotación				
Gastos de investigación y desarrollo	49.172	(43.952)	-	5.220
Derechos de uso ADIF frente ADIF AV (fibra óptica)	41.174	(31.341)	-	9.833
Derechos de uso espacios RENFE	41.338	(2.205)	-	39.133
Aplicaciones informáticas	138.273	(120.983)	(15)	17.275
Otro inmovilizado intangible	5.135	(3.102)	-	2.033
Total Inmovilizado Intangible en explotación	275.092	(201.583)	(15)	73.494
Inmovilizado intangible en curso				
Gastos de investigación y desarrollo	246	-	-	246
Aplicaciones informáticas	2.588	-	-	2.588
Otro inmovilizado intangible	704	-	-	704
Total inmovilizado Intangible en curso	3.538	-	-	3.538
Total inmovilizado Intangible	278.630	(201.583)	(15)	77.032

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

	2018 Miles de euros			Total
	Coste	Amortización Acumulada	Prov. Deprec. Acumulada	
Inmovilizado intangible en explotación				
Gastos de investigación y desarrollo	48.734	(42.960)	-	5.774
Derechos de uso ADIF frente ADIF AV (fibra óptica)	41.174	(28.230)	-	12.944
Derechos de uso espacios RENFE	41.338	(1.653)	-	39.685
Aplicaciones informáticas	131.395	(114.833)	(15)	16.547
Otro inmovilizado intangible	2.672	(2.595)	-	77
Total Inmovilizado Intangible en explotación	265.313	(190.271)	(15)	75.027
Inmovilizado intangible en curso				
Gastos de investigación y desarrollo	4.978	-	-	4.978
Aplicaciones informáticas	2.002	-	-	2.002
Otro inmovilizado intangible	792	-	-	792
Total inmovilizado Intangible en curso	7.772	-	-	7.772
Total inmovilizado Intangible	273.085	(190.271)	(15)	82.799

El activo intangible denominado “Derechos de uso ADIF frente a ADIF AV (fibra óptica), corresponde al derecho de uso indefinido en el tiempo y sin contraprestación reconocido en relación con la fibra óptica titularidad de ADIF AV que se considera imprescindible para la explotación del servicio ferroviario gestionado por ADIF. Este derecho de uso fue reconocido el 1 de enero de 2013 en virtud de la Orden PRE/2443/2013 de 27 de diciembre por la que se determinaron los activos y pasivos de ADIF que pasaron a ser de titularidad de ADIF AV.

El activo intangible denominado “Derechos de uso espacios Renfe” contemplado en los cuadros anteriores, corresponde al valor actual de adquisición de los citados derechos una vez deducida la provisión de riesgos y gastos que la Entidad tenía constituida para hacer frente a los costes de reposición para la entrega en condiciones de uso adecuadas de los inmuebles que deberían sustituir a dichos espacios, la cual está incluida en el precio de compra.

En fecha 28 de diciembre de 2015 la Entidad conjuntamente con ADIF AV suscribió con RENFE Operadora, Renfe Viajeros, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A un acuerdo de adquisición parcial de los derechos de uso sin contraprestación reconocidos a RENFE Operadora en espacios de titularidad de ADIF por un valor actual a 31 de diciembre de 2015 de 41.338 miles de euros una vez aplicada a su finalidad la provisión para riesgos y gastos citada en el párrafo anterior que la Entidad mantenía en su balance por importe de 20.523 miles de euros.

El objeto del citado acuerdo era extinguir los derechos de uso sin contraprestación reconocidos en la Orden FOM/2909/2006 a RENFE-Operadora en diversos espacios de uso administrativo y operativo ubicados en edificios de titularidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. La referida Orden establecía la obligación de ADIF de sustituir en un plazo máximo de tres años estos espacios por inmuebles de su titularidad susceptibles de ser patrimonializados por RENFE Operadora.

Dada la complejidad jurídica y práctica en la ejecución de la Orden FOM/2909/2006, y puesto que ADIF y ADIF AV no disponían de suficientes inmuebles para reponer la totalidad de los derechos de uso reconocidos a RENFE-Operadora, ha sido necesario alcanzar un acuerdo que permite, en primer lugar reponer parcialmente una parte de la superficie sujeta a esos derechos de uso, mediante la incorporación al patrimonio de dicha entidad de determinados inmuebles

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

propiedad de ADIF y de ADIF AV, así como, en segundo lugar, la extinción del resto de los derechos no repuestos, reconociendo la correspondiente contraprestación a RENFE-Operadora.

Para extinguir los compromisos asumidos por ADIF (véase nota 11) derivado de la Orden FOM citada anteriormente, la Entidad adquirió en 2015 a Renfe Operadora los derechos de uso correspondientes a un total de 18.964,51 metros cuadrados útiles netos y se comprometió a entregar en un plazo máximo de un año un inmueble en León y un inmueble en Málaga, equivalentes a 2.609,61 metros cuadrados útiles. A la fecha de formulación de estas cuentas anuales ADIF y Renfe Operadora han elevado a público la transmisión de los inmuebles citados anteriormente.

El importe a pagar a Renfe Operadora por los derechos de uso adquiridos en el ejercicio 2015 se cuantificó en 64.424 miles de euros, IVA excluido. Del citado importe la Entidad abonó en el mes de enero de 2016 a Renfe Operadora la cifra de 50.831 miles de euros y se comprometió a abonar 2.261 miles de euros cada año hasta el ejercicio 2020, inclusive y 1.144 miles de euros desde el ejercicio 2021 y hasta el ejercicio 2025, ambos inclusive. (Véase nota 12.c.3))

Adicionalmente, el acuerdo alcanzado con RENFE Operadora contempla el arrendamiento por parte de dicha entidad y por las sociedades de su Grupo de diversos espacios, de acuerdo con las condiciones que se reflejan en el siguiente cuadro:

M ² útiles netos	Período	Renta Anual (euros)
11.633,25	Diez años	1.397.347,92
9.940,87	Cinco años	1.117.428,84

Trascurridos los plazo de 5 y 10 años de arrendamiento se podrán prorrogar estos contratos de mutuo acuerdo entre las partes, actualizando las rentas del arrendamiento según el índice general de la competitividad. Debido a que estos activos arrendados tienen una gran vinculación con la actividad desarrollada por Renfe Operadora, se considera que los mismos se prorrogarán a muy largo plazo.

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

Al cierre del ejercicio 2019, la Entidad ha evaluado la existencia de indicios del deterioro de valor de las unidades de explotación que constituyen su inmovilizado material, intangible y sus inversiones inmobiliarias. Como consecuencia de análisis efectuado sobre la existencia de potenciales indicios y considerando, en su caso, la aplicación de la Orden EHA 733/2010, de 25 de marzo, que considera el valor de reposición depreciado la referencia a comparar con el valor neto contable de los activos sobre los que existan indicios de deterioro, no se ha puesto de manifiesto la necesidad de deteriorar el activo de la Entidad en este ejercicio, salvo en el caso de las inversiones inmobiliarias, tal y como puede verse en la nota siguiente y en los casos que a continuación se refieren.

En el ejercicio 2016 la Entidad inició un proceso de resolución de contratos de obras, básicamente ejecutadas por el Ministerio de Fomento y en las que ADIF se subrogó en el ejercicio 2014 (véase nota 1.c). Las citadas resoluciones vienen motivadas por la suspensión de la obra por instrucción de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento, concurriendo en consecuencia la causa de resolución prevista en el artículo 214 del TRLCAP.

A 31 de diciembre de 2016, la Entidad procedió a evaluar el posible uso futuro de los activos en curso objeto de resolución y consideró necesario deteriorar actuaciones por un importe total de

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

36.851 miles de euros cuantificado como el valor de las obras figurado en la última certificación emitida, netas de anticipos. Su valor final será fijado mediante la medición que se efectuará en el proceso de recepción de las mismas por la resolución citada, aunque no se espera que surjan diferencias significativas como consecuencia de dicha revisión.

La Sentencia del Tribunal Constitucional de fecha 23 de junio de 2016 estimó que las líneas 08-782-Basurto Hospital Ariz y 08-784-Irauregui-Lutxana-Barakaldo debían excluirse del Catálogo de la Red Ferroviaria de Interés General por vulneración de las competencias de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El 26 de noviembre de 2018 se acordó en la Comisión Mixta de Transferencias entre la Administración del Estado y la Comunidad Autónoma del País Vasco el traspaso de las funciones y servicios de la Administración del Estado en materia de ferrocarriles y transporte ferroviario en relación con estas dos líneas ferroviarias. El Consejo de Ministros, en su reunión del día 7 de diciembre de 2018, a propuesta del Ministro de Fomento, aprobó el acuerdo por el que se traspasaban a la Comunidad Autónoma del País Vasco las líneas ferroviarias Basurto Hospital-Ariz e Irauregi-Lutxana-Barakaldo.

Este acuerdo se complementa con el Real Decreto 1434/2018 de 7 de diciembre de traspaso de la titularidad de las citadas líneas al País Vasco, tal y como establece la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, por la que el Ministro de Fomento podrá excluir una determinada infraestructura ferroviaria de la RFIG siempre que hayan desaparecido los motivos de interés general que justificaron su inclusión en aquélla.

El impacto total acumulado del deterioro y/o bajas en los activos de la Entidad por la Sentencia y los acuerdos antes mencionados asciende a 19.332 miles de euros, de los que 7.302 correspondían a inmovilizado en explotación y 12.030 miles de euros a la obra en curso asociada. De ellos un importe total de 18.969 fue registrado como deterioro de activos en el ejercicio 2016.

A 31 de diciembre de 2018, la Entidad procedió a dar de baja los activos en explotación traspasados al Gobierno Vasco sin contraprestación. La obra en curso asociada a estos tramos, que al cierre de 2018 figuraba completamente deteriorada en el balance de Adif, ha sido baja en el ejercicio de 2019 en aplicación a lo dispuesto en el acta de entrega de fecha de 26 de junio de 2019, por la que Adif recibe de la sociedad Bilbao Ría 2000 las obras del soterramiento de la línea Basurto – Ariz, tramo 2 Rekalde – Irala y en otro acta de entrega, de la misma fecha, por la que Adif le entrega al Gobierno Vasco estas mismas obras

4.h) Inversiones Inmobiliarias

Este epígrafe presenta a 31 de diciembre de 2019 y 2018 el siguiente desglose:

	2019 Miles de euros			Total
	Coste	Amortización Acumulada	Provisión Deprec Inv. Inmobiliarias	
Solares urbanos	54.654	-	(3.955)	50.699
Centros comerciales en estaciones de viajeros	23.341	(8.377)	-	14.964
Aparcamientos comerciales	13.759	(5.285)	-	8.474
Edificios y hoteles en estaciones intermodales	14.678	(7.460)	-	7.218
Viviendas, locales y garajes	88.937	(50.005)	(3.527)	35.405
Inversiones inmobiliarias en curso	4.878	-	-	4.878
	200.247	(71.127)	(7.482)	121.638

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

	2018 Miles de euros			Total
	Coste	Amortización Acumulada	Provisión Deprec Inv. Inmobiliarias	
Solares urbanos	34.173	-	(8.302)	25.871
Centros comerciales en estaciones de viajeros	23.341	(7.889)	-	15.452
Aparcamientos comerciales	13.759	(4.989)	-	8.770
Edificios y hoteles en estaciones intermodales	14.678	(7.166)	-	7.512
Viviendas, locales y garajes	87.162	(48.193)	(2.542)	36.427
Inversiones inmobiliarias en curso	4.995	-	-	4.995
	178.108	(68.237)	(10.844)	99.027

4.i) Compromisos de venta (terrenos asociados al Complejo Ferroviario de la estación de Chamartín-Fuencarral en Madrid)

En el caso de la operación urbanístico-ferroviaria “Operación Chamartín”, los derechos y obligaciones que se derivan para ADIF del contrato suscrito entre ADIF, Renfe-Operadora y “Desarrollo Urbanístico Chamartín, S.A.” el 23 de junio de 2009, se distribuyen entre ADIF-AV y ADIF en razón de la superficie que finalmente se delimite entre ambas entidades y en función de los precios por metro cuadrado establecidos en ese contrato.

Al amparo de este contrato, ADIF y RENFE Operadora formalizaron un Texto Refundido del Contrato con Desarrollo Urbanístico de Chamartín, S.A. (DUCH) que estipulaba que las dos entidades mencionadas en primer lugar acordaban conceder facultades a la tercera para la completa ordenación urbanística de los suelos incluidos en los ámbitos urbanísticos del P.P.R.I. del A.P.R. 08.03 “Prolongación de la Castellana” y del A.P.E. 05.27 “Colonia Campamento”, y que afecta a los recintos de las estaciones de Chamartín y Fuencarral. De conformidad con los términos del Texto Refundido del Contrato, DUCH se comprometía a pagar una contraprestación, parcialmente en efectivo y parcialmente en especie (mediante la transmisión de terrenos urbanizados y calificados para viviendas con algún régimen de protección pública), dentro de los límites establecidos y por importes específicos, a cambio de la transmisión de la titularidad de suelos y aprovechamientos urbanísticos incluidos en los ámbitos del APR 08.03 y del APE 05.27, que incluyen los recintos ferroviarios de Chamartín y Fuencarral.

Con fecha 21 de junio de 2013, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid dictó una sentencia que resuelve un recurso interpuesto contra el Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03 “PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA” estimándolo parcialmente y declarando la nulidad de las determinaciones del citado plan. Esta sentencia hacía inviable técnica y económicamente el desarrollo del Plan Parcial.

El Ayuntamiento de Madrid, ADIF, RENFE Operadora y DUCH interpusieron recursos de casación ante el Tribunal Supremo. Adicionalmente, ADIF, RENFE Operadora y DUCH han considerado que la referida sentencia comporta la no exigibilidad de las obligaciones del contrato.

De acuerdo con lo establecido en el contrato, DUCH solicitó a ADIF y a RENFE Operadora el 29 de julio de 2014 iniciar formalmente la renegociación al haber transcurrido más de 5 años desde que se suscribió el último texto del mismo sin que se apruebe el PPRI en los términos en que estaba previsto.

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

El 22 de enero de 2015, las partes firmaron un Acuerdo de Bases, por el que DUCH se obliga a satisfacer a las Entidades Públicas un canon monetario de 984.225 miles de euros a abonar en 20 años con un interés del 3% anual y un canon en especie consistente en 100.000 m² de uso residencial sujeto a protección pública. La validez y eficacia de este acuerdo está supeditada a la aprobación definitiva de la modificación del PPRI.

Conforme a ese Acuerdo de Bases se prevé que ADIF y ADIF AV puedan percibir el 84,027% del precio previsto de 1.245.460 miles de euros (incluye el interés del aplazamiento), esto es, 1.046.523 miles de euros, siendo está, en principio, una cantidad máxima, pues si en las correspondientes reparcelaciones urbanísticas no se reconoce a ADIF/ADIF AV la propiedad de alguna superficie, ese precio se reduciría con arreglo a un precio unitario preestablecido. Del total de 1.046.523 miles euros, a ADIF AV le corresponderá un 20,430%, es decir un importe de 254.447 miles de euros y a ADIF el 63,507%, que se eleva a 792.075 miles de euros.

Adicionalmente a ambas entidades públicas recibirán un pago en especie mediante la entrega de parcelas con una edificabilidad de 84.027 m² de uso de vivienda protegida (53.438,65 m² para ADIF y los restantes 30.588,35 m² para ADIF Alta Velocidad).

Con fecha 9 de junio de 2015 el TSJ de Madrid dictó nueva sentencia sobre el PPRI volviendo a declarar la nulidad de las determinaciones que permitían más de 3 alturas más ático a las edificaciones en este ámbito. Esta previsión inviabiliza técnica y económicamente la operación. Tanto DUCH, como ADIF, ADIF-AV y RENFE Operadora han interpuesto de nuevo recurso de casación.

No obstante lo anterior, con fecha 28 de diciembre de 2015 se publica en el B.C.A.M. la aprobación por la Asamblea de Madrid de la Ley 4/2015, de 18 de diciembre de Modificación Parcial del Art. 39 de la Ley 9/2001 de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, la cual elimina el apartado 8º que establecía la prohibición de edificar a una altura superior a tres plantas más ático en todos y cada uno de los puntos del terreno, con esta modificación ya no caben interpretaciones respecto de que no resulta de aplicación en este ámbito urbanístico la citada limitación de alturas.

El 10 de mayo de 2016, el Ayuntamiento de Madrid presentó una propuesta de ordenación del ámbito del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" alternativa a la promovida por DCN, denominada Madrid Puerta Norte.

En esta propuesta se elimina la prolongación de la Castellana, se reduce a casi la mitad la edificabilidad del ámbito, excluyendo gran parte de los suelos ferroviarios, al tiempo que disminuyen las cargas urbanísticas, entre otras, la superficie de cubrimiento de vías.

Así mismo, se divide el ámbito en al menos tres, proponiéndose que el Sur de la Calle 30 se gestione por las administraciones mediante la creación de un Consorcio o sociedad pública.

Esta nueva propuesta de ordenación precisaría de la modificación del Plan General vigente en varios aspectos. La tramitación alargaría los plazos previstos.

El 25 de mayo de 2016, con base en el informe de su DG de Planeamiento y Gestión Urbanística, el Pleno del Ayuntamiento acordó denegar la aprobación definitiva del Plan Parcial del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" promovido por DCN y declarar la imposibilidad de la tramitación del Convenio Urbanístico de gestión y ejecución del Plan Parcial (Publicación BOCM de fecha 24 de junio de 2016).

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

En septiembre de 2016 el Ministerio de Fomento, ADIF y RENFE-Operadora, dado que entienden que el Acuerdo adoptado por el Ayuntamiento es contrario a derecho y por su trascendencia, interpusieron los correspondientes recursos contencioso-administrativos.

Como consecuencia de las discrepancias surgidas entre las propuestas presentadas por DCN (APR 08.03 "Prolongación de la Castellana") y por el Ayuntamiento de Madrid (Madrid Puerta Norte), el 30 de noviembre de 2016 se produjo una reunión entre el Ministro de Fomento y la Alcaldesa de Madrid, en la que acordaron crear un Grupo de Trabajo para trabajar de forma conjunta en un planteamiento urbanístico para la zona norte de Madrid, que partiendo desde cero y sin apriorismos por ninguna de las partes, permita llegar a una solución urbanística consensuada en un plazo relativamente corto, y que se tramitaría urbanísticamente por el Ayuntamiento de Madrid, mediante una modificación puntual del PGOU.

Motivado por la nueva situación de la actuación urbanística, DCN, ADIF y RENFE-Operadora suscribieron el 28 de diciembre de 2016 una prórroga del Acuerdo de Bases, hasta el 31 de agosto del 2018, debiendo pagar DCN a las Entidades Públicas por este motivo, un importe de 4.350.274 euros derivado de la prórroga del Acuerdo de Bases hasta el 31 de agosto del 2018. De este importe le corresponde cobrar a ADIF AV la cantidad de 444.380 euros en 2017, íntegramente cobrado a 31 de diciembre de 2017 y 444.380 euros en 2018.

La Subcomisión Técnica creada al efecto, alcanzó un principio de acuerdo entre las partes, reflejado en el documento "*Bases para la ordenación urbanística del área Estación de Chamartín - sur de Calle 30 / Fuencarral - norte de Calle 30. Acuerdo ADIF / DCN / Ayuntamiento de Madrid*", denominando a la actuación urbanística cuyas bases se acuerdan, Madrid Nuevo Norte (MNN).

Así mismo, en el marco de los trabajos y mesas celebradas, el Ministerio de Fomento, ADIF, ADIF Alta Velocidad y RENFE han solicitado la suspensión de los recursos-contencioso administrativos interpuestos contra el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 25 de mayo de 2016, por cuanto las soluciones que en las bases se plantean podrían poner fin a la controversia suscitada en el mismo.

Con fecha 28 de diciembre de 2018 los Consejos de Administración de las entidades públicas empresariales ADIF y ADIF-ALTA VELOCIDAD han autorizado una modificación del contrato que tienen suscrito con la empresa DISTRITO CASTELLANA NORTE, S.A. (DCN), sobre adjudicación preferente de sus derechos en relación con el desarrollo urbanístico de los recintos ferroviarios de Chamartín y Fuencarral, en Madrid (la denominada "Operación Chamartín").

El pasado 20 de septiembre de 2018 el Ayuntamiento de Madrid acordó la Aprobación Inicial de la Modificación Puntual del Plan General de Madrid (MPPGOU) "Madrid Nuevo Norte". Este documento constituye el nuevo marco urbanístico de referencia para las partes de ese Contrato y, consecuentemente, ha habido que adaptar el contenido del mismo a las determinaciones de esa nueva modificación del Planeamiento.

Lo más relevante en esta modificación contractual es que, a pesar de que la superficie a transmitir a DCN por parte de las entidades ferroviarias se ha reducido en 798.366 m² y de que la edificabilidad neta atribuible a los suelos ferroviarios se ha reducido en 575.246 m² t. (un 31,02%), se mantiene inalterado tanto el precio establecido en el contrato vigente, como la forma de pago pactada, un canon fijo de 1.245.459.973 € a pagar en 20 años más la entrega de parcelas urbanizadas sometidas a algún régimen de protección pública con una edificabilidad de 100.000 m².

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

Ello ha sido posible por el interés y el esfuerzo de DCN en seguir apostando por esta ambiciosa y transformadora actuación urbanística en Madrid, así como por la favorable evolución del mercado inmobiliario en la zona norte de Madrid y por haberse trasladado edificabilidad de la zona al norte de la calle 30 a la zona sur en el entorno de la estación de Chamartín (zona de mayor valor inmobiliario). También ha contribuido a este logro para las entidades ferroviarias la configuración de un gran centro de negocios (CBD, Central Business District) junto a la estación con un gran potencial inmobiliario.

Cabe destacar, por último, que las Partes han pactado que, si el nuevo marco urbanístico que se desprende de la Modificación Puntual del Plan General de Madrid (MPPGOUM) "Madrid Nuevo Norte" aprobada inicialmente el 20/9/2018, no se aprueba definitivamente antes del 31/12/2021 (sin modificaciones sustanciales respecto a tal marco) el Contrato suscrito con DCN se resolverá.

Por lo que se refiere a la Modificación Puntual mencionada se aprobó provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid el 29 de julio de 2019, remitiéndose el expediente a la Comunidad de Madrid para su aprobación definitiva, que se espera se produzca en las próximas semanas

4.j) Activos mantenidos para la venta

Al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 la Entidad ha reclasificado al epígrafe del activo corriente "activos mantenidos para la venta", las inversiones inmobiliarias de las que existe un plan firme de venta para su materialización en el corto plazo. Asimismo recoge el valor de las participaciones en empresas que le fue asignado en el proceso de cesión de activos y pasivos procedentes de Comfersa, con efectos 31 de diciembre de 2015 y que la Entidad tiene intención de liquidar o enajenar, según el siguiente detalle:

Miles de euros

EMPRESA	Coste de la participación	Provisión por Deterioro	Valor contable de integración en ADIF	% PARTC.
Inmobiliaria Paris, S.A.(INPASA)	1.704	839	865	30,06%
Compañía de trenes Chárter CHARTERTREN, S.A.	123	123	-	20,40%
WENDY RAIL, S.A.	8	8	-	12,75%
Carmen la comida de España 1992 , S.A.	235	3	232	36,03%
ARCO DUPLO, S.A.	421	276	145	30,43%
	2.491	1.249	1.242	

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

5.a) Instrumentos de patrimonio en empresas del grupo, multigrupo y asociadas a largo plazo

El movimiento de los ejercicios 2019 y 2018, en miles de euros, de las cuentas que componen este epígrafe es el que se detalla en los cuadros adjuntos:

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

	2019 Miles de euros			Total
	Instrumentos de Patrimonio	Desembolsos pendientes	Correcciones por deterioro	
Saldo a 31 de diciembre de 2018	45.209	-	(13.531)	31.678
Adiciones		-		0
Retiros y traspasos	(554)	-	141	(414)
Saldo al 31 de diciembre de 2019	44.655	-	(13.390)	31.264

	2018 Miles de euros			Total
	Instrumentos de Patrimonio	Desembolsos pendientes	Correcciones por deterioro	
Saldo a 31 de diciembre de 2017	55.598	(600)	(22.012)	32.986
Adiciones	-	-	(250)	(250)
Retiros y traspasos	(10.389)	600	8.731	(1.058)
Saldo al 31 de diciembre de 2018	45.209	-	(13.531)	31.678

5.a.1) Instrumentos de patrimonio

El detalle de las participaciones financieras al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 es como sigue:

	Miles de euros	
	2019	2018
Participaciones en empresas del grupo y multigrupo	23.529	23.528
Participaciones en empresas asociadas	21.126	21.349
Total participaciones en empresas del grupo y asociadas	44.655	44.877
Desembolsos pendientes	-	-
Provisión por deterioro	(13.390)	(13.199)
	31.265	31.678

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

En la cifra de provisión por deterioro se incluye básicamente el deterioro de la inversión en el capital de diversas sociedades inmobiliarias y que, como consecuencia, de la crisis que atraviesa el mercado inmobiliario, se considera que carecen de valor de recuperación. A continuación se presenta un detalle de las principales sociedades inmobiliarias referido a provisiones contabilizadas a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 así como de los porcentajes de participación y coste al cierre de cada ejercicio.

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

2019 Miles de euros					
SOCIEDAD	Porcentaje de participación	Coste participación neta de desembolsos pendientes	Dotación ejercicio 2019	Provisión por deterioro acumulada	
				31/12/2018	31/12/2019
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.	40,00%	6.344	(97)	5.381	5.284
Necsa, Nuevos Espacios comerciales, S.A. (en liquidación)	40,00%	5.200	-	5.200	5.200
		11.544	(97)	10.581	10.484

2018 Miles de euros					
SOCIEDAD	Porcentaje de participación	Coste participación neta de desembolsos pendientes	Dotación ejercicio 2018	Provisión por deterioro acumulada	
				31/12/2017	31/12/2018
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.	40,00%	6.344	-	5.381	5.381
Necsa, Nuevos Espacios comerciales, S.A. (en liquidación)	40,00%	5.200	(8.730)	13.930	5.200
		11.544	(8.730)	19.311	10.581

5.b) Créditos a largo plazo a empresas del grupo, multigrupo y asociadas a largo plazo.

La cifra de Créditos a largo plazo a empresas del grupo, multigrupo y asociadas presenta el siguiente detalle:

Concepto	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
Consortio Español Alta Velocidad Medina La Meca	-	522
Total créditos a largo plazo empresas del grupo y asociadas	-	522
Provisión por deterioro	-	-
	-	522

5.c) Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo

Esta rúbrica por importe de 1.484 miles de euros a 31 de diciembre de 2019 y de 902 miles de euros a 31 de diciembre de 2018 corresponde básicamente a los créditos a corto plazo con las sociedades filiales EMFESA y FIDALIA, con motivo de la tributación en régimen de consolidación fiscal.

Concepto	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
Créditos a corto plazo Empresas del Grupo	730	685
Otros créditos a corto plazo Partes Vinculadas	754	217
Otros Activos Financieros	-	-
Total inversiones en empresas del grupo y asociadas	1.484	902

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

(6) Otros activos financieros

La composición por categorías de los activos financieros, excepto las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo y asociadas (véase nota 5), a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 es la siguiente, en miles de euros:

	31 de diciembre de 2019		
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros no corrientes			
Préstamos y partidas a cobrar	-	122.844	122.844
Activos disponibles para la venta	268	-	268
Total activos financieros no corrientes a 31/12/2019	268	122.844	123.112
Préstamos y partidas a cobrar	-	366.537	366.537
Total activos financieros corrientes a 31/12/2019	-	366.537	366.537
	31 de diciembre de 2018		
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros no corrientes			
Préstamos y partidas a cobrar		126.332	126.332
Activos disponibles para la venta	254	-	254
Total activos financieros no corrientes a 31/12/2018	254	126.332	126.586
Préstamos y partidas a cobrar	-	327.499	327.499
Total activos financieros corrientes a 31/12/2018	-	327.499	327.499

Estos importes se desglosan en los epígrafes de balance a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 siguientes, expresados en miles de euros:

	31 de diciembre de 2019		
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Inversiones financieras no corrientes	268	122.329	122.597
Deudores comerciales no corrientes	-	515	515
Total activos financieros no corrientes a 31/12/2019	268	122.844	123.112
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar corrientes	-	272.804	272.804
Inversiones financieras corrientes	-	93.733	93.733
Total activos financieros corrientes a 31/12/2019	-	366.537	366.537

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

31 de diciembre de 2018			
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Inversiones financieras no corrientes	254	125.340	125.594
Deudores comerciales no corrientes		992	992
Total activos financieros no corrientes a 31/12/2018	254	126.332	126.586
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar corrientes	-	212.198	212.198
Inversiones financieras corrientes	-	115.301	115.301
Total activos financieros corrientes a 31/12/2018	-	327.499	327.499

Los valores contables de estos activos financieros no difieren significativamente de sus valores razonables.

6.a) Inversiones Financieras

El detalle de las inversiones financieras a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 es como sigue:

	Miles de euros			
	2019		2018	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Instrumentos de patrimonio	1.998	-	2.002	-
Correcciones valorativas por deterioro	(1.730)	-	(1.748)	-
Total instrumentos de patrimonio	268	-	254	-
Créditos a empresas	121.740	93.733	124.757	115.301
Otros activos financieros (Depósitos, fianzas y otros créditos)	589	-	583	-
	122.329	93.733	125.340	115.301

6.a.1) Instrumentos de patrimonio

Corresponde a las participaciones de la Entidad en sociedades sobre las que no existe una influencia significativa en su gestión. Todas ellas están participadas por la Entidad en un porcentaje inferior al 20% de su capital. A continuación se presenta un detalle de las mismas:

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

Miles de euros				
SOCIEDAD	Porcentaje de participación	Coste participación neta de desembolsos pendientes	Provisión por deterioro acumulada	Valor Neto
Bilbao Ría 2000, S.A.	15,01%	301	301	-
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	10,00%	60	60	-
Murcia Alta Velocidad, S.A.	10,00%	60	60	-
Palencia Alta Velocidad, S.A.	10,00%	60	60	-
Vitoria Alta Velocidad S.A.	10,00%	60	1	59
Alicante Alta velocidad, S.A.	7,50%	45	45	-
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	7,50%	45	45	-
Logroño integración del FFCC	7,50%	45	45	-
Valencia Parque Central A.V, S.A.	7,50%	45	45	-
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	7,50%	45	45	-
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	7,50%	975	975	-
Almería Alta Velocidad, S.A.	10,00%	60	2	58
Gijón al Norte	7,50%	46	46	-
Barcelona Regional	5,88%	90	-	90
HIT RAIL B.V.	3,65%	54	-	54
Aguas La Salud	0,67%	1	-	1
Empresa para la gestión de residuos industriales (EMGRISA)	0,08%	6	-	6
		1.998	1.730	268

Dentro de las participaciones en empresas asociadas, cabe destacar las correspondientes a las sociedades cuyo objeto social es la integración del ferrocarril en diversas ciudades. Las referidas sociedades fueron constituidas al amparo de los convenios suscritos entre el Ministerio de Fomento, las Entidades Públicas Empresariales adscritas al mismo con competencias en materia ferroviaria y las Administraciones Públicas implicadas en cada una de las ciudades afectadas (Comunidad Autónoma y Ayuntamiento), distribuyendo la participación en su capital al 50% entre la Administración General del Estado y las Administraciones local y autonómica. Este modelo pretende unir a todas las partes con intereses en el proyecto consiguiendo la integración del ferrocarril en diversas ciudades con las aportaciones de los socios y con la puesta en mercado de los aprovechamientos urbanísticos derivados de suelos liberados de uso ferroviario que resultan de las actuaciones proyectadas. A lo largo del ejercicio 2019 se han suscrito nuevos convenios o adendas a los convenios preexistentes con determinadas sociedades de integración. En concreto se han suscrito los convenios relativos a las ciudades de Alicante, Gijón y Murcia que afectan respectivamente a las sociedades de integración Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A., Gijón al Norte, S.A., y Murcia AV, S.A. Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2019 se está revisando el convenio suscrito en su día para la integración del ferrocarril en Valencia con la sociedad Valencia Parque Central S.A. La suscripción del citado convenio está supeditada a la negociación entre los firmantes de los mismos para determinar su contenido y compromisos definitivos, así como a diversos actos de autorización previos.

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

6.a.2) Créditos a empresas del activo corriente y no corriente

El detalle de los créditos a empresas del activo no corriente es el siguiente:

	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	35.884	35.884
Palencia Alta Velocidad, S.A.	152	152
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	-	270
Murcia Alta Velocidad, S.A.	-	850
Bilbao Ría 2000, S.A.	5.849	5.849
Gijón al Norte	3.953	3.185
Valencia Parque Central A.V, S.A.	12.782	6.644
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	66.878	65.680
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	-	10.329
Logroño integración del FFCC	10.536	7.764
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A.	45	45
Residencial Renfosuna	-	120
Ayuntamiento de Lucena	137	271
Autoritat Transport Metropolità Àrea de Barcelona	-	2.190
Total de créditos a largo plazo a empresas no vinculadas	136.216	139.233
Provisión por deterioro	(14.476)	(14.476)
	121.740	124.757

La Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A, como consecuencia de su situación financiera, no pudo hacer frente a sus obligaciones con las entidades acreditantes en el marco de los contratos de financiación suscritos. En consecuencia, en fecha 27 de junio de 2017, el Consejo de Administración de ADIF autorizó la suscripción del acuerdo para la cancelación del contrato de línea de crédito sindicada y de los contratos de cobertura de tipo de interés de la Sociedad Participada Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. En dicho acuerdo las entidades acreditantes renunciarían al cobro de 11.760 miles de euros para la cancelación definitiva del crédito y de las coberturas y ADIF, ADIF- Alta Velocidad y RENFE Operadora abonarían un máximo de 341.205 miles de euros.

Adicionalmente, y derivado de la suscripción del nuevo Convenio citado, ADIF desembolsó un total de 29,54 millones de euros en fecha 23 de noviembre de 2017 para la cancelación total de la deuda de la Sociedad derivada del contrato de crédito con entidades bancarias.

Según establece el nuevo convenio, las aportaciones ya efectuadas por ADIF así como las que se compromete a efectuar serán reembolsadas a ADIF por Valladolid Alta Velocidad con las plusvalías generadas en el proceso de enajenación de terrenos y según la prelación de cobros establecida en el Convenio suscrito, destinándose los primeros importes obtenidos a la cancelación de la deuda adquirida por la Sociedad con las tres EPEs adscritas al Ministerio de Fomento como consecuencia de la cancelación del crédito y de los contratos de cobertura que tenía suscritos Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.

Asimismo, ADIF, ADIF AV y Renfe Operadora con el objeto de garantizar la devolución de las cantidades aportadas para la cancelación del contrato de crédito y de los contratos de cobertura de tipos interés podrán reservarse expresamente el dominio de los terrenos

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

liberados del uso ferroviario y que pudieran ser aportados a la Sociedad o constituir sobre los mismos una condición resolutoria explícita. En el caso de haber sido los terrenos liberados al uso ferroviario aportados a Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. se constituirá por la Sociedad una promesa de hipoteca mobiliaria, o si procediese, inmobiliaria a favor de las tres EPE sobre cualesquiera activos del Proyecto que consten en el balance de aquella, otorgándose a ADIF, ADIF AV y RENFE Operadora poder irrevocable para la constitución de hipoteca o prenda sobre activos por un valor equivalente al importe total desembolsado para la cancelación de los contratos antes mencionados.

En relación a los préstamos concedidos por la Entidad a diversas sociedades participadas relacionados en los cuadros anteriores, adicionalmente a los deterioros de préstamos reconocidos en el epígrafe de "Créditos a empresas" del activo no corriente se han registrado en el epígrafe de Provisiones para riesgos y gastos (véase nota 11.b.2) aquellos importes que la Entidad estima tendría que desembolsar a futuro derivados de las comfort letters o cartas de compromiso asumidas por ADIF o bien por los préstamos concedidos por la Entidad a diversas sociedades y para los que existe una probabilidad de no recuperación en función de las estimaciones actuales de los flujos futuros de caja previstos por la Sociedad participada según se explica en las notas 2.c, 3.j y nota 24.

Derivado de la suscripción reciente de convenios con sociedades de integración en entornos urbanos o de modificaciones o adendas a los convenios existentes ADIF ha asumido compromisos de aportaciones financieras futuras estimadas en función de la mejor estimación disponible de la actuaciones a acometer en el momento de la suscripción de los mismos. Se muestra a continuación el importe de los compromisos de aportaciones monetarias asumidos por ADIF a 31 de diciembre de 2019. Dichas aportaciones se podrán formalizar a título de anticipos por obra futura a recibir o bien como préstamos participativos.

Sociedades	Cifras en miles de euros						
	2020	2021	2022	2023	2024	Resto	TOTAL
Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte, S.A	108	131	135	61	1.086	3.366	4.887
Barcelona Sagrera AV, S.A.	3.090	-	-	-	-	-	3.090
Gijón al Norte, S.A	2.805	17.430	31.125	47.400	50.930	29.640	179.330
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	4.126	-	-	-	-	-	4.126
Valladolid alta Velocidad 2003, S.A.	2.600	2.603	2.615	2.476	2.460	3.548	16.302
	12.729	20.164	33.875	49.937	54.476	36.554	207.735

El detalle de los créditos a empresas del activo corriente es el siguiente:

Concepto	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
Créditos a corto plazo a otras partes vinculadas	17.056	35.875
Intereses a cobrar a otras partes vinculadas	6.492	4.766
Créditos por enajenación del inmovilizado.	76.577	79.426
Provisión por deterioro	(6.392)	(4.766)
	93.733	115.301

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

Asimismo, el detalle por sociedades del epígrafe de los créditos a corto plazo a otras partes vinculadas es el siguiente:

Concepto	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
Cartagena Alta Velocidad S.A.	270	-
Murcia Alta Velocidad S.A.	850	-
Barcelona Sagrera Alta Velocidad S.A.	14.739	-
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.	1.197	-
Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte, S.A.(AVANT)	-	35.875
Total créditos a corto plazo a otras partes vinculadas	17.056	35.875

La Entidad concedió durante el ejercicio 2017 financiación a Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A. (AVANT) por valor de 35.920 miles de euros registrada en el activo corriente y no corriente, con el objetivo de que dicha Sociedad pudiera hacer frente a las obligaciones adquiridas frente a las entidades bancarias y otros acreedores.

Con fecha 20 de julio de 2017 el Consejo de Administración de ADIF adoptó una serie de acuerdos para dar viabilidad a la Sociedad en el marco del proceso de modificación del Convenio de 7 de mayo de 2003 firmado entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia, GIF y RENFE para la remodelación de la red arterial ferroviaria de Alicante. Entre estos acuerdos cabe destacar los siguientes:

a) ADIF y ADIF Alta Velocidad se comprometían a abonar antes del 4 de agosto de 2017 a las entidades acreditantes la cantidad de 29.595 miles de euros a la que se comprometieron en función de las cartas de compromiso otorgadas para la concesión de la póliza de crédito sindicada, subrogándose en la posición del sindicato bancario frente a la Sociedad. De este importe un total de 5.919 miles de euros corresponden a ADIF y el resto, por un total de 23.676 miles de euros, a ADIF AV.

Estas cantidades fueron finalmente desembolsadas con fecha 31 de julio de 2017.

b) Adicionalmente, abonarían, antes del 31 de octubre de 2017, el importe restante para la cancelación de la deuda existente con el sindicato bancario por un total de 31.059 millones de euros, una vez se haya suscrito la citada modificación al Convenio de 2003, subrogándose a ADIF y ADIF AV en la posición de las entidades bancarias frente a la Sociedad.

Asimismo, ADIF y ADIF AV recibirían una parte de las obras correspondientes al proyecto de acceso a Alicante ejecutado por la Sociedad, haciendo frente al activo recibido básicamente con la cancelación de las deudas societarias de AVANT.

En fecha 1 de octubre de 2019, la Sociedad y sus accionistas suscribieron la Adenda al Convenio de 7 de mayo de 2003 de remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Alicante, que, además de los compromisos de aportación citados en la nota 5.b) destinados básicamente a las obras de urbanización para la enajenación de los suelos desafectados al uso ferroviario, contempla la transmisión de los activos de la Sociedad a los administradores de infraestructuras ferroviarias realizándose su pago mediante la compensación de las deudas societarias. Con esa misma fecha fue suscrito entre ADIF,

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

ADIF -AV y AVANT, S.A. el acta de entrega y transmisión de las obras de acceso a Alicante fase II sección norte. Mediante este acta, ADIF recibió obras por valor de 35.875 miles de euros, IVA excluido, importe que ya había sido registrado en 2017 por ADIF como la mejor estimación de las mismas. En el citado documento se acuerda la recepción de las citadas obras por ADIF en compensación de determinados préstamos concedidos en su día a la Sociedad.

En Créditos por enajenación de inmovilizado se incluye entre otros el importe a cobrar a El Corte Inglés por la venta de los terrenos de Azca por un valor de 68.242 miles de euros (ver nota 4.a).

6.b) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

El detalle de los deudores comerciales y otras cuentas a cobrar a 31 de diciembre de los ejercicios 2019 y 2018 es como sigue:

	Miles de euros			
	2019		2018	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Empresas del grupo y asociadas				
Deudores (nota 6.b.1)	515	2.192	759	1.750
Partes no vinculadas				
Clientes por ventas y prestaciones de servicios (nota 6.b.2)	-	133.009	-	123.970
Deudores varios (nota 6.b.3.)	-	-	233	85.680
Personal	-	950	-	798
Total saldos al 31 de diciembre	515	136.151	992	212.198

6.b.1) Deudores, empresas del grupo y asociadas

El detalle de los saldos de estas cuentas del activo corriente y no corriente del balance de situación al 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 adjunto, es el siguiente:

	Miles de euros			
	2019		2018	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
REDALSA	-	-	-	123
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	-	1.244	-	1.099
FIDALIA, S.A.U.	-	52	-	117
Centro Estación de Miranda, S.A.	515	-	759	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	-	62	-	72
Necsa, Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	-	828	-	301
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)	-	(170)	-	(53)
Línea Figueras Perpignan.	-	176	-	88
Carmen S.A.	-	-	-	2
Arco Duplo SA	-	-	-	1
	515	2.192	759	1.750

Estas cuentas a cobrar se han generado como consecuencia de las distintas operaciones comerciales realizadas entre la Entidad y dichas empresas. Se encuentran valoradas a su coste amortizado. Estas deudas comerciales vecen en el ejercicio 2022.

El detalle de las transacciones realizadas por ADIF en los ejercicios 2019 y 2018, con sus empresas del grupo y multigrupo es el siguiente:

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

Sociedad	2019 Miles de euros			
	Ingresos	Gastos	Inversiones	Dividendos
Redalsa, S.A.	78	1.498	-	-
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	3.054	4.508	-	199
FIDALIA S.A.U.	174	1.800	-	-

Sociedad	2018 Miles de euros			
	Ingresos	Gastos	Inversiones	Dividendos
Redalsa, S.A.	119	1.694		
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	3.083	1.789		130
FIDALIA S.A.U.	461	2.400		

6.b.2) Clientes por ventas y prestaciones de servicios

El detalle por conceptos de esta partida a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 es como sigue:

	Miles de euros	
	2019	2018
Cánones Ferroviarios y otros conceptos	<u>133.009</u>	<u>123.970</u>
	<u>133.009</u>	<u>123.970</u>

La cuenta "Clientes por ventas y prestaciones de servicios" incluye, básicamente, el saldo liquidado y pendiente de cobro en concepto de cánones ferroviarios a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 por importe de 65.719 miles de euros y de 66.085 miles de euros respectivamente. Adicionalmente incluye a 31 de diciembre de 2019 el saldo pendiente de liquidar y cobrar por cánones ferroviarios devengados hasta 31 de diciembre de 2019 por valor de 65.331 miles de euros (véase nota 1.g).

También recoge, entre otros, el importe liquidado y pendiente de cobro en concepto de otras tasas, que asciende a 1.959 miles de euros al cierre del ejercicio 2019 y a 223 miles de euros al cierre del ejercicio 2018.

6.b.3) Deudores varios

El detalle de la composición de este epígrafe del balance a 31 de diciembre de los ejercicios 2018 y 2017 es como sigue:

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

	Miles de euros	
	2019	2018
Convenios con operadores ferroviarios	14.848	21.536
Convenios y otros conceptos con ADIF-AV	71.316	45.743
Por obras por cuenta de terceros (nota 6.b.3.1)	9.844	9.771
Por servicios logísticos	5.623	3.577
Por otros alquileres	6.028	4.340
Otros conceptos	35.922	51.422
Servicios prestados pendientes de facturar		
Convenios con operadores ferroviarios	7.674	6.881
Convenios con ADIF-AV	18.531	(20.781)
Por obras por cuenta de terceros (nota 6.b.3.1)	60.376	60.378
Otros	4.532	3.848
Deterioro de valor por créditos comerciales	(98.041)	(101.035)
Total deudores varios	136.653	85.680

El importe relativo a convenios con operadores ferroviarios corresponde fundamentalmente a RENFE Operadora.

El movimiento de las correcciones valorativas por deterioro de los saldos a cobrar a corto plazo durante los ejercicios 2019 y 2018 es como sigue:

	Miles de euros	
	2019	2018
	Corriente	Corriente
Saldos al 1 de enero	(101.035)	(100.842)
Dotaciones, reversiones y/o aplicaciones y otros movimientos en el ejercicio	2.994	(193)
Saldos al 31 de diciembre	(98.041)	(101.035)

6.b.3.1) Deudores varios por obras por cuenta de terceros

En este epígrafe se incluyen, entre otros conceptos, los importes facturados al Ministerio de Fomento y pendientes de cobro a SEITTSA a 31 de diciembre de los ejercicios 2019 y 2018, así como los importes devengados y pendientes de facturar al Ministerio de Fomento a dicha fecha en relación con las inversiones ejecutadas por ADIF en la Red Convencional y en el tramo Ourense – Santiago de Compostela de la línea de alta velocidad Madrid – Galicia que hasta el 23 de febrero de 2013 formaban parte de la Red de Titularidad del Estado, de acuerdo con los Convenios suscritos entre ambas entidades y la Administración General del Estado que desarrollan y complementan el Contrato-Programa 2007 – 2010.

A continuación se presenta un desglose por conceptos de estas partidas a 31 de diciembre de cada ejercicio:

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

	Miles de euros	
	2019	2018
Inversiones encomendadas por C-P 2007 - 2010 y convenios hasta 2012		
Red convencional de Titularidad del Estado	(13.002)	(13.002)
Red de Altas prestaciones de Titularidad del Estado (Tramo Ourense - Santiago)	123.585	123.585
Por revisiones de precios	121.445	121.445
Por intereses de demora en el pago de revisiones de precios	18.232	18.232
Otros conceptos	(16.092)	(16.092)
Subtotal a cobrar	110.583	110.583
Ayudas europeas devengadas a deducir	(40.919)	(40.919)
Total a cobrar	69.664	69.664
Provisión por deterioro	(69.664)	(69.664)
TOTAL	-	-

De los importes pendientes de cobro, un total de 9,294 miles de euros corresponden a deuda pendiente de cobro por facturación emitida a 31 de diciembre de 2019 por inversiones vinculadas al Contrato Programa y el resto por importe de 101.289 miles de euros se refieren a deuda por facturación pendiente de emitir a dicha fecha.

A 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018, la Entidad ha presentado dichos saldos a cobrar netos de las obligaciones de pago por valor de 40.919 miles de euros y 40.919 miles de euros respectivamente correspondientes a determinadas ayudas europeas vinculadas a las obras ejecutadas por ADIF hasta 2012 en el marco del Contrato - Programa. En este sentido, tal y como se indica en la nota 1.d, el mencionado Contrato Programa establecía que los ingresos que pudiera generar ADIF por su participación en los programas de financiación europea o mediante Convenios suscritos con otras administraciones para la ejecución de estas inversiones serán deducidos de su coste. A 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018 el importe total cobrado por la Entidad por estas ayudas europeas concedidas asciende a 40.363 miles de euros y 40.363 miles de euros respectivamente.

La Dirección de la Entidad consideró necesario el registro a 31 de diciembre de 2016 de una provisión por deterioro del saldo a cobrar que en dicho ejercicio ascendió a 70.845 miles de euros, ante la constancia de la inexistencia de consignaciones presupuestarias que permitiesen la cancelación de estos saldos. A la fecha de formulación de estas cuentas anuales sigue sin haber constancia de la existencia de consignaciones presupuestarias para ejercicios futuros que permitan la cancelación de los saldos a cobrar anteriores. En consecuencia, la Dirección de la Entidad considera necesario mantener al cierre de 2019 la provisión por deterioro por valor de 69.664 miles de euros.

(7) Existencias

Las existencias reflejadas en este epígrafe del balance de situación a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 corresponden, básicamente, a materiales adquiridos para su incorporación a los procesos de mantenimiento y construcción de las redes de infraestructura titularidad de ADIF y titularidad de ADIF-AV.

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

El detalle de su composición al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2019	2018
Materiales destinados a la Red Convencional	80.944	68.416
Materiales destinados a la Red de Alta Velocidad	43.176	42.238
Otros materiales	826	801
Provisión por deterioro	(7.465)	(6.454)
Anticipos	-	14
	117.481	105.015

(8) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El detalle del efectivo y otros activos líquidos equivalentes a 31 de diciembre de 2019 y de 2018 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2019	2018
Caja y Bancos	590.941	416.910
Otros activos líquidos equivalentes	-	-
	590.941	416.910

(9) Fondos propios

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

9.a) Aportación patrimonial

Con cargo a la aportación patrimonial prevista en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2019 referida en la nota 1.c, la Entidad ha percibido en el ejercicio 2019 un total de 45.324 miles de euros. La cifra consignada en los citados Presupuestos para dicho ejercicio ascendió a 492.070 miles de euros. La Entidad no espera percibir el importe restante hasta alcanzar la cifra consignada en los PGE dado que no disponía de la autorización de la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos del Ministerio de Hacienda.

En relación al ejercicio 2018, la Entidad tuvo una consignación en los Presupuestos Generales para dicho ejercicio por valor de 492.070 miles de euros en concepto de aportación patrimonial de la que percibió 148.854 miles de euros en el ejercicio 2018 y 308.000 miles de euros en enero de 2019, totalizando 456.854 miles de euros.

En el ejercicio 2015 la Entidad inició un proceso para delimitar, valorar y registrar contablemente aquellos terrenos que, siendo de su titularidad, no estaban registrados contablemente, básicamente por adquisiciones o expropiaciones muy antiguas, algunas de las cuales fueron efectuadas por las antiguas compañías que se integraron en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, o por expropiaciones abonadas en su día por el Ministerio de Fomento. Derivado de este proceso de actualización del inventario, la Entidad ha registrado en su inmovilizado terrenos individualizados por fincas en el ejercicio 2019 por valor de 25.917 miles de euros (12.576 miles de euros en 2018) que han sido contabilizados como aportaciones patrimoniales (véase nota 4). Además, y como consecuencia de la práctica finalización de este proceso en el que se han abordado los suelos de titularidad de ADIF, se ha procedido a dar de baja en 2019 el saldo contable vinculado a terrenos históricos, procedentes de la segregación de Renfe Operadora y de los que no se disponía de un detalle individualizado por fincas en la

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

medida en la que dicho saldo ha sido sustituido por los registros de inventario individualizado ya mencionado. El importe del saldo contable de terrenos que ha sido dado de baja en 2019 asciende a 57.496 miles de euros. Ambos importes se han registrado en el epígrafe de aportaciones patrimoniales.

9.b) Reservas

En el cuadro adjunto se muestra la composición y el movimiento de las cuentas incluidas en este epígrafe de Reservas en los ejercicios 2019 y 2018.

	2019 Miles de euros		
	Reservas por pérdidas y ganancias actuariales	Otras Reservas	Total
Saldo al 31 de diciembre de 2018	(8.115)	(48.163)	(56.278)
Reconocimiento de pérdidas y ganancias actuariales y otros ajustes	(9.621)	8.680	(941)
Saldo al 31 de diciembre de 2019	(17.736)	(39.483)	(57.219)
	2018 Miles de euros		
	Reservas por pérdidas y ganancias actuariales	Otras Reservas	Total
Saldo al 31 de diciembre de 2017	(7.106)	(48.981)	(56.087)
Reconocimiento de pérdidas y ganancias actuariales y otros ajustes	(1.009)	818	(191)
Saldo al 31 de diciembre de 2018	(8.115)	(48.163)	(56.278)

Los movimientos en los ejercicios 2019 y 2018 en el epígrafe de reservas por pérdidas y ganancias actuariales corresponden básicamente a la variación en dichos ejercicios del valor del pasivo actuarial estimado a 31 de diciembre de 2019 y 2018 respectivamente como consecuencia del cambio de las hipótesis financieras y de crecimiento del índice de precios al consumo en los años 2001 a 2016 y 2001 a 2015, utilizados en el proceso de externalización de los compromisos de pensiones y jubilaciones anticipadas así como en el fondo interno para gastos de viaje (véase nota 11).

El incremento experimentado en el ejercicio 2019 en otras reservas por importe de 8.680 miles de euros está vinculado a la segregación de activos y pasivos que constituyeron el patrimonio inicial de ADIF AV. En el ejercicio 2019 se han asignado a ADIF las obras realizadas en su día en el tramo de ancho convencional Tocón-Pinos Puente que, en el ejercicio 2013, año de la segregación fueron asignadas a ADIF-AV, cuando debieron permanecer en ADIF en la medida en la que no iban a ser utilizadas para su readaptación a ancho internacional. Las obras del citado tramo por tanto forman parte de las inversiones de Adif a 31 de diciembre de 2019 y han causado baja en ADIF-AV.

9.c) Propuesta de aplicación del resultado del ejercicio

La aplicación de las pérdidas del ejercicio 2018 por importe de 74.189 miles de euros, aprobada por el Consejo de Administración de la Entidad de fecha 26 de abril de 2019, se presenta en el Estado de Cambios en el Patrimonio Neto.

La Dirección de la Entidad propone la aplicación de las pérdidas del ejercicio 2019, por importe de 82.917 miles de euros, al epígrafe de "Resultados de ejercicios anteriores" del capítulo de Fondos Propios.

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

(10) Subvenciones, donaciones y legados

El saldo de este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 adjunto recoge, las subvenciones de capital no reintegrables pendientes de imputar a resultados.

El movimiento registrado durante los ejercicios 2019 y 2018 se detalla en los cuadros adjuntos:

	2019 Miles de euros				
	Subvenciones europeas	Subvenciones entrega obras Estado	Otras Subvenciones	Subvenciones Entrega obras SEITTSA	Total Subvenciones
Saldo a 31 de diciembre de 2018	99.443	8.325.444	978.108	447.566	9.850.561
Altas ejercicio					
Fondos europeos devengados en el ejercicio	30.915	-	-	-	30.915
Subvenciones devengadas por entrega de activos del Ministerio de Fomento (Regularización valor terrenos recibidos) (nota 3.b.1)	-	5.883	-	-	5.883
Delimitación terrenos de la traza origen histórico (Real Decreto ley 4/2013)	-	47.463	-	-	47.463
Ajuste valor subvenciones asociadas a terrenos delimitados origen Ministerio de Fomento	-	(41.580)	-	-	(41.580)
Obras entregadas por SEITTSA	-	-	-	4.518	4.518
Subvenc. deveng. Plan de inversiones 2018	-	-	187.108	-	187.108
Subvenc. deveng. Plan de inversiones 2019	-	-	204.550	-	204.550
Otras subvenciones de capital devengadas en el ejercicio	-	-	16.131	-	16.131
Efecto impositivo por las subvenciones de capital devengadas en el ejercicio (nota 13)	(7.728)	(1.471)	(101.946)	(1.130)	(112.275)
Imputación a resultados del ejercicio (nota 18) (*)	(3.037)	(209.617)	(44.863)	(7.918)	(265.435)
Saldos al 31 de diciembre de 2019	119.593	8.120.239	1.239.088	443.036	9.921.956

(*)Se incluye en este importe la baja de la subvención vinculada a los activos de los tramos La Encina - Xativa, Taboadela - Orense, El Reguerón - Cartagena - Escombreras y Astigarraga - Irún traspasados a Adif AV según acuerdo de Consejo de Ministros (nota 1.f).

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

2018 Miles de euros

	Subvenciones europeas	Subvenciones entrega obras Estado	Otras Subvenciones	Subvenciones Entrega obras SEITTSA	Total Subvenciones
Saldo a 31 de diciembre de 2017	101.352	8.685.127	877.843	456.001	10.120.323
Altas ejercicio					-
Fondos europeos devengados en el ejercicio	9.637	-	-	-	9.637
Subvenciones devengadas por entrega de activos del Ministerio de Fomento (Regularización valor terrenos recibidos) (nota 3.b.1)	-	26.314	-	-	26.314
Delimitación terrenos de la traza origen histórico (Real Decreto ley 4/2013)					
Delimitación terrenos Eje Atlántico (Real Decreto ley 22/2012)					
Entrega SEITTSA	-	-	-	2.519	2.519
Subvenc. deveng. Plan de inversiones 2017	-	-	17.228	-	17.228
Subvenc. deveng. Plan de inversiones 2018	-	-	177.961	-	177.961
Otras subvenciones de capital devengadas en el ejercicio	-	-	13.792	-	13.792
Efecto impositivo por las subvenciones de capital devengadas en el ejercicio (nota 13)	(2.409)	(6.579)	(52.245)	(630)	(61.863)
Imputación a resultados del ejercicio (nota 18) (*)	(9.137)	(379.418)	(56.471)	(10.324)	(455.350)
Saldos al 31 de diciembre de 2018	99.443	8.325.444	978.108	447.566	9.850.561

(*) Se incluye en este importe la baja de la subvención vinculada a los activos del tramo León - La Robla traspasado a Adif AV según acuerdo de Consejo de Ministros (nota 1.f).

10.a). Subvenciones de capital por ayudas europeas

La situación de las ayudas europeas que financian activos de ADIF a 31 de diciembre de 2019 y 2018 se presenta a continuación:

2019 Miles de euros

TIPO DE SUBVENCIÓN	AYUDAS CONCEDIDAS	SUBVENCIONES DEVENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES	COBROS RECIBIDOS
Fondos de Cohesión	40.598	40.598	-	40.598
FEDER 2000-2006	4.288	4.288	-	4.288
FEDER 2007-2013	4.714	4.714	-	4.714
FEDER 2014-2020	55.000	14.790	11.478	11.478
FEDER 2000-2006, origen Renfe	25.726	25.726	-	25.726
Fondos RTE, ADIF	124.448	45.526	1.424	36.344
FEDER Red de Ancho Métrico	81.103	81.103	-	81.103
TOTAL	335.877	216.745	12.902	204.251

2018 Miles de euros

TIPO DE SUBVENCIÓN	AYUDAS CONCEDIDAS	SUBVENCIÓNES DEVENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIÓNES	COBROS RECIBIDOS
Fondos de Cohesión	40.598	40.598	-	40.598
FEDER 2000-2006	4.288	4.288	-	4.288
FEDER 2007-2013	4.714	4.714	-	4.482
FEDER 2014-2020	-	-	11.478	11.478
FEDER 2000-2006, origen Renfe	25.726	25.726	-	25.726
Fondos RTE, ADIF	132.591	29.410	7.116	33.079
FEDER Red de Ancho Métrico	81.103	81.103	-	81.103
TOTAL	289.020	185.839	18.594	200.754

10.b) Subvenciones de capital por entregas de infraestructuras ferroviarias

Recoge el valor razonable de los elementos patrimoniales transferidos a ADIF sin contraprestación por el Estado.

En los capítulos de subvenciones por entregas obras Estado y SEITTSA, se recoge el valor razonable de los terrenos y obras recibidas sin contraprestación del Ministerio de Fomento y SEITTSA, en virtud del Real Decreto-ley 22/2012 (eje Atlántico), del Real Decreto-ley 4/2013 de 22 de febrero así como de la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de fecha de 23 de mayo de 2014 por la que ADIF se subrogó en actuaciones que venía ejecutando la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento (Véase notas 1.f, 3.b, 3.h, 4 y 6.b.3.1).

El valor acumulado bruto a 31 de diciembre de 2019 sin considerar el efecto impositivo de las subvenciones de capital relativas a altas de inmovilizado recibidas a título gratuito desde el ejercicio 2013 asciende a 13.191.827 miles de euros. Este importe no incluye las obras cedidas por ADIF a ADIF AV en virtud de acuerdos de cesión gratuita de los Consejos de Ministros de 2014 y 2017 mencionados en la nota 1.f.

10.c) Otras subvenciones

En los ejercicios 2019 y 2018, ADIF ha registrado en "otras subvenciones" los importes devengados como consecuencia de la financiación del Plan de Inversiones de dichos ejercicios, mediante una transferencia de capital de la AGE. El importe consignado para el ejercicio 2019 en los Presupuestos Generales del Estado para la financiación de la construcción de la red convencional, ascendió a 204.550 miles de euros que han sido íntegramente cobrados en 2019.

El importe consignado para el ejercicio 2018 en los Presupuestos Generales del Estado para la financiación de la construcción de la red convencional, ascendió finalmente a 365.069 miles de euros, de ellos 204.550 miles de euros fueron inicialmente consignados en los citados Presupuestos y posteriormente fueron modificados por valor de 160.519 miles de euros (véase notas 1.c y 13.a).

Tal y como se ha explicado en la nota 3.h, la Entidad registra en este apartado las transferencias consignadas en los Presupuestos Generales del Estado anualmente que financian inversiones de reposición y mejora en la red de titularidad de ADIF cuando, en la fecha de formulación de las

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

cuentas anuales se haya ejecutado la actuación, total o parcialmente, cuantificándose en la proporción a la obra ejecutada que se financia.

La Entidad registra en la cuenta "Deudas transformables en subvenciones" del epígrafe "Otros pasivos financieros" del Balance de Situación las cantidades cobradas para las cuales todavía no se han cumplido todas las condiciones enumeradas en el párrafo anterior. A 31 de diciembre de 2019, derivado de este concepto la Entidad no tiene registrado en deudas transformables en subvenciones importe alguno y a 31 de diciembre de 2018 tiene registrado un total de 187.108 miles de euros (Véase nota 12.c).

(11) Provisiones para riesgos y gastos

El detalle por conceptos de los epígrafes del balance de provisiones para riesgos y gastos corrientes y no corrientes a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 es el siguiente:

	Miles de euros			
	2019		2018	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Obligaciones por prestaciones al personal	88.236	9.238	77.856	8.059
Planes de aportación definida	526	-	526	-
Planes de prestación definida	87.710	4.653	77.330	4.018
Premio de permanencia (nota 11.a.1)	8.491	1.931	9.295	1.202
Fondos para viajes de ocio del personal pasivo (nota 11.a.2)	76.443	2.526	65.492	2.619
Fondo fallecimiento pasivos (nota 11.a.4)	2.776	196	2.543	197
Otras obligaciones por prestaciones al personal	-	4.585	-	4.041
Fondo obligaciones derivadas del Despido Colectivo	-	125	-	125
Otros conceptos	-	4.460	-	3.916
Otras Provisiones	113.365	9.052	82.667	19.435
Provisiones para litigios (nota 11.b.1)	81.626	1	49.794	1
Provisiones por el 1,5% cultural	-	-	-	7.085
Otros conceptos (nota 11.b.2 y nota 24)	31.739	9.051	32.873	12.349
	201.601	18.290	160.523	27.494

El movimiento del capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" en los ejercicios 2019 y 2018, respectivamente, se muestra en los cuadros adjuntos:

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

2019 Miles de euros

	Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo con el personal						TOTAL
	Premios de permanencia	Fondo para viajes de ocio del personal	Planes de aportación definida	Fondo Indemnización fallecimiento pasivos	Provisión para litigios	Otros Conceptos	
Saldos a 31/12/2018	9.295	65.492	526	2.543	49.794	32.873	160.523
Dotaciones del ejercicio reconocidas en resultados ADIF	404	3.425	526	225	23.822	(1.134)	27.268
Dotaciones del ejercicio reconocidas en inversión ADIF	-	-	-	-	10.801	-	10.801
Efecto financiero del descuento ADIF	111	986	-	9	-	-	1.106
Pagos del ejercicio	-	-	-	-	(646)	-	(646)
Trasposos a c/p ADIF	(1.984)	(2.383)	(526)	(34)	(743)	-	(5.670)
Cancelaciones:	-	-	-	-	(1.402)	-	(1.402)
Dotaciones del ejercicio reconocidos en el patrimonio neto	665	8.923	-	33	-	-	9.621
Otros Movimientos	-	-	-	-	-	-	-
Saldos a 31/12/2019	8.491	76.443	526	2.776	81.626	31.739	201.601

2018 Miles de euros

	Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo con el personal						TOTAL
	Premios de permanencia	Fondo para viajes de ocio del personal	Planes de aportación definida	Fondo Indemnización fallecimiento pasivos	Provisión para litigios	Otros Conceptos	
Saldos a 31/12/2017	9.815	62.696	-	2.501	47.069	37.551	159.632
Dotaciones del ejercicio reconocidas en resultados ADIF	471	3.067	526	78	4.971	(6.936)	2.177
Dotaciones del ejercicio reconocidas en inversión ADIF	-	-	-	-	10.177	-	10.177
Efecto financiero del descuento ADIF	69	971	-	12	3	-	1.055
Pagos del ejercicio	-	-	-	-	(3.437)	-	(3.437)
Trasposos a c/p ADIF	(742)	(2.505)	-	(111)	(857)	-	(4.215)
Cancelaciones:	-	-	-	-	(7.691)	(591)	(8.282)
Dotaciones del ejercicio reconocidos en el patrimonio neto	(318)	1.263	-	63	-	-	1.008
Otros Movimientos	-	-	-	-	(441)	2.849	2.408
Saldos a 31/12/2018	9.295	65.492	526	2.543	49.794	32.873	160.523

11.a) Provisiones para riesgos y gastos con el personal

11.a.1) Premio de permanencia

El epígrafe "Premios de permanencia" recoge el importe de la obligación de ADIF, conforme a la normativa laboral vigente para su personal, de conceder un premio a los empleados en función de los años de servicio prestados a la Entidad. Este premio se consolida a los 30, 35 y 40 años de servicio y su cuantía viene establecida en el II convenio colectivo suscrito

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

el día 8 de mayo de 2019. El importe registrado a 31 de diciembre de 2019 asciende a 10.422 miles de euros, de los cuales un total de 8.491 miles de euros se presentan en el capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" y 1.931 miles de euros en el de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo".

El valor de este fondo a 31 de diciembre de 2019, se ha determinado mediante un estudio actuarial elaborado según el método de capitalización individual utilizando los siguientes parámetros técnicos: (en función de los periodos de carencia medios del devengo de los pagos y de los tipos SWAP al 29 de noviembre de 2019), 0,029% para el personal de ADIF, tasa de crecimiento anual del 2,5% para 2020 y del 2,3% para los años restantes y la tabla de permanencia en ADIF basada en la tabla actuarial PERM/F-2000.

11.a.2) Fondo para compromisos futuros por viajes de ocio del personal

El epígrafe "Fondo para compromisos futuros por viajes de ocio del personal" recoge el valor actual de los compromisos adquiridos por ADIF y devengados a 31 de diciembre de 2019 con su personal y con el personal jubilado y prejubilado de RENFE, en relación con el derecho del personal cuando accede a la condición de pasivo de viajar en ferrocarril con unos precios reducidos. El importe total de este fondo a 31 de diciembre de 2019 asciende a 78.969 miles de euros, de los cuales 76.443 miles de euros tienen vencimiento a largo plazo, elevándose a 2.526 miles de euros el importe con vencimiento a corto plazo, que se presenta en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo".

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

El importe provisionado ha sido determinado para el ejercicio 2018 y 2019 mediante un estudio actuarial cuyo cálculo ha sido mejorado con respecto al ejercicio anterior introduciendo entre otras una estimación de los costes individualizados tanto para el titular como para los beneficiarios, en lugar de realizarse por unidad familiar como venía haciéndose hasta el ejercicio 2015. Adicionalmente se introduce un coeficiente corrector o prevalencia del derecho para los beneficiarios, es decir la probabilidad de mantener ese derecho en el tiempo. En el ejercicio 2016 se ha incorporado al cálculo el colectivo de trabajadores de FEVE en base al I convenio de ADIF y ADIF AV.

Los parámetros técnicos utilizados para el cálculo son:

- Una subida media de tarifas del 2% para el ejercicio 2019 y siguientes.
- Un interés técnico del 0,440% anual para el personal pasivo (tipos swap a 25 años)
- Un interés técnico del 0,415% anual para el personal activo (tipos swap a 34 años)
- La tabla actuarial PERM/F 2000.
- La edad de jubilación se prevé a los 65 años.

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

En 2018 el interés técnico anual fue de 1,435% para el personal pasivo (tipo swap a 24 años). Para el personal activo, el interés técnico en el ejercicio 2018 fue del 1,443 anual (tipo swap a 34 años).

El importe de los pagos realizados en los ejercicios 2019 y 2018 por este concepto ha ascendido a 2.476 miles de euros y 2.567 miles de euros, respectivamente.

11.a.3) Planes de aportación definida

El epígrafe "Planes de aportación definida" corresponde al valor del pasivo actuarial estimado a 31 de diciembre de 2019 como consecuencia de la variación de las hipótesis de crecimiento del índice de precios al consumo en los años 2001 a 2019 utilizadas en el proceso de externalización de los compromisos por complemento de pensiones y jubilaciones anticipadas. El importe total de este fondo asciende a 526 miles de euros, que se presentan en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo". Estos compromisos tienen su origen en la obligación de RENFE de complementar la pensión mensual de la Seguridad Social al personal que hasta el 31 de diciembre de 1990 se jubiló forzosamente al cumplir 64 años, con una renta vitalicia, transmisible e igualmente mensual, equivalente a la diferencia entre su base reguladora y la que le hubiese correspondido de haberse jubilado a los 65 años. Por otro lado, en ofrecimiento de jubilaciones anticipadas anteriores al expediente de regulación de empleo de 1992, RENFE adquirió la obligación de complementar en dos puntos la base reguladora, con un límite de diez, de la pensión de los solicitantes que, por no alcanzar la edad o años de servicio exigidos, no obtuvieron pensión de la Seguridad Social por el 100% de la misma. Esta renta a cargo de RENFE es revalorizable anualmente de acuerdo con los porcentajes y normativa que fija la Seguridad Social para la mejora de sus pensiones.

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

11.a.4) Indemnización por fallecimientos

La incorporación de la mayoría del personal procedente de FEVE al convenio colectivo de ADIF implica la pérdida del derecho a la indemnización por fallecimiento. Al cierre del ejercicio 2016, 84 trabajadores cuyas condiciones de integración aún no habían sido acordadas, constituyeron la base de cálculo de este fondo para el personal activo. En los ejercicios 2018 y 2019, al estar ya todo el personal integrado, no existe base de cálculo para fondo de personal activo.

La provisión de "Indemnización por fallecimientos" es un derecho reconocido exclusivamente al personal procedente de FEVE e integrado en ADIF con fecha 1 de enero de 2013 y para el cual a 31 de diciembre de 2016 es de aplicación la normativa laboral de FEVE, que establece en el Capítulo X el derecho para los beneficiarios de los trabajadores a percibir una indemnización en caso de fallecimiento del trabajador, siempre que según lo indicado en sus artículos 228 e) y 229 dichos trabajadores se encuentren en situación de jubilados o en situación de enfermedad o invalidez provisional o permanente, adquirida en la Entidad. Al cierre del ejercicio 2019 esta provisión asciende a 2.972 miles de euros y se

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

encuentra registrada en el apartado de provisiones para riesgos y gastos a largo plazo por 2.776 miles de euros (2.543 en 2018) y a corto 196 miles de euros (197 miles de euros en 2017).

11.b) Otras Provisiones para riesgos y gastos

11.b.1) *Provisión para litigios*

Se incluyen en el apartado “provisiones para litigios” del pasivo corriente y no corriente los riesgos estimados derivados de litigios laborales y con terceros. La Entidad considera probable que dichos litigios supongan una salida de recursos futuros. A 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018, ADIF tiene registrado el valor actual de la mejor estimación de los costes futuros correspondientes a dichos litigios. A 31 de diciembre de 2019 las provisiones para litigios a largo plazo ascendían a 81.626 miles de euros y las provisiones a corto plazo ascendían a 1 miles de euros. A 31 de diciembre de 2018 el importe era de 49.794 miles de euros en el largo plazo y tampoco existían provisiones a corto plazo. A continuación se muestra un detalle por conceptos de dichas estimaciones, en miles de euros:

Concepto	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
	No corriente	No corriente
Riesgos por obras de inversión instados por contratistas	48.867	33.669
Riesgos por inversiones en terrenos instados por expropiados	-	4.838
Riesgos por litigios de RRHH	17.183	2.677
Otros riesgos	15.576	8.610
	81.626	49.794

Los importes relativos a litigios instados por empresas constructoras por la ejecución de contratos de obra, se han dotado con cargo a la rúbrica de inmovilizado material del Balance de Situación y tienen su origen, básicamente, en reclamaciones por diferencias en mediciones de obras. Asimismo también se ha registrado con cargo a la rúbrica de Inmovilizado material las reclamaciones cursadas como consecuencia de expropiaciones de terrenos. El resto de los importes reflejados en el cuadro anterior, se reconocieron en el ejercicio correspondiente con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias, de acuerdo con su naturaleza.

Adicionalmente, la Entidad a 31 de diciembre de 2019 se encuentra inmersa en una serie de litigios relacionados principalmente con reclamaciones por responsabilidad patrimonial y expropiaciones, cuyo riesgo máximo se estima con la mejor información disponible en 1.759 miles de euros, que se espera concluyan próximamente y para los cuales considera que no es probable una salida de recursos, por lo que ADIF no ha provisionado ningún importe. Al cierre del ejercicio 2018, el riesgo máximo estimado por la Entidad por este mismo concepto ascendía a 10.304 miles de euros.

11.b.2) *Otros conceptos*

En el epígrafe “Otros conceptos” recogido en el apartado de provisiones para riesgos y gastos del pasivo no corriente se incluye a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 una provisión por importe de 24.789 miles de euros y de 25.921 miles de euros respectivamente correspondiente a la mejor estimación del riesgo asumido con

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

determinadas sociedades de integración del ferrocarril como consecuencia de los préstamos concedidos o las cartas de compromiso o comfort letter suscritas en su día por la Entidad en la medida en que la sociedad participada no sea capaz de generar recursos suficientes para devolver sus préstamos bancarios o las aportaciones de los socios. En la nota 24 se adjunta un detalle del citado importe desglosándolo por cada una de las sociedades afectadas.

La rúbrica “otros conceptos” recogida en provisiones para riesgos y gastos del pasivo corriente de la entidad corresponde a 31 de diciembre de 2019 y 2018, básicamente, a la mejor estimación de la Entidad relativa a las cantidades que deberá asumir ésta por indemnizaciones derivadas de resoluciones de contratos y por intereses de demora en el pago de obras o expropiaciones.

(12) Pasivos financieros

La composición de los pasivos financieros clasificados por categorías a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 se muestra en los cuadros adjuntos:

	2019 Miles de euros		
	Deudas con entidades de crédito	Derivados y otros	Total
Débitos y partidas a pagar	295.501	126.015	421.516
Total pasivos financieros no corrientes a 31 de diciembre de 2019	295.501	126.015	421.516
Débitos y partidas a pagar	62.390	409.178	471.568
Total pasivos financieros corrientes a 31 de diciembre de 2019	62.390	409.178	471.568
	2018 Miles de euros		
	Deudas con entidades de crédito	Derivados y otros	Total
Débitos y partidas a pagar	354.402	323.076	677.478
Total pasivos financieros no corrientes a 31 de diciembre de 2018	354.402	323.076	677.478
Débitos y partidas a pagar	49.062	395.652	444.714
Total pasivos financieros corrientes a 31 de diciembre de 2018	49.062	395.652	444.714

Estos importes se desglosan en los epígrafes de balance de situación a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018, de la siguiente forma:

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

	2019 Miles de euros		
	Deudas con entidades de crédito	Derivados y otros	Total
Deudas a largo plazo	295.501	126.015	421.516
Total pasivos financieros a largo plazo a 31 de diciembre de 2019	295.501	126.015	421.516
Deudas a corto plazo	62.390	152.171	214.561
Deudas con empresas del grupo y asociadas	-	12.668	12.668
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	-	244.339	244.339
Total pasivos financieros a corto plazo a 31 de diciembre de 2019	62.390	409.178	471.568

	2018 Miles de euros		
	Deudas con entidades de crédito	Derivados y otros	Total
Deudas a largo plazo	354.402	323.076	677.478
Total pasivos financieros a largo plazo a 31 de diciembre de 2018	354.402	323.076	677.478
Deudas a corto plazo	49.062	152.361	201.423
Deudas con empresas del grupo y asociadas	-	7.639	7.639
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	-	235.652	235.652
Total pasivos financieros a corto plazo a 31 de diciembre de 2018	49.062	395.652	444.714

Los valores razonables de estos pasivos financieros se aproximan a su valor contable.

12.a) Deudas con Entidades de Crédito

Las deudas financieras con entidades de crédito recogen fundamentalmente, la deuda contraída por ADIF, previa autorización del Estado, con el Banco Europeo de Inversiones y con otras entidades financieras entre las que destacan, Banco Santander, el Banco Popular y Bankinter para financiar las inversiones en inmovilizado material contempladas en el Plan de Actuación Plurianual (PAP).

El detalle de las deudas financieras de ADIF con entidades de crédito, a corto y largo plazo a 31 de diciembre de los ejercicios 2019 y 2018, se muestra en los cuadros adjuntos:

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

	2019 Miles de euros			
	Interés	Vencimiento		Saldo dispuesto al tipo de cambio al 31/12/2019
		A corto Plazo	A largo plazo	
Préstamos en euros (B.E.I.)	0% a 2,922%	27.919	217.703	245.622
Intereses devengados pendientes de vencimiento		3.001	-	3.001
Total deudas con entidades de crédito (B.E.I.)		30.920	217.703	248.623
Préstamos en euros (otras entidades)	1,275% a 2,355%	30.982	77.798	108.780
Intereses devengados pendientes de vencimiento		488	-	488
Total deudas con entidades de crédito (otras entidades)		31.470	77.798	109.268
Total deudas con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2019		62.390	295.501	357.891

	2018 Miles de euros			
	Interés	Vencimiento		Saldo dispuesto al tipo de cambio al 31/12/2018
		A corto Plazo	A largo plazo	
Préstamos en euros (B.E.I.)	0% a 2,922%	30.125	245.622	275.747
Intereses devengados pendientes de vencimiento		3.296	-	3.296
Total deudas con entidades de crédito (B.E.I.)		33.421	245.622	279.043
Préstamos en euros (otras entidades)	0,54% a 2,355%	15.148	108.780	123.928
Intereses devengados pendientes de vencimiento		493	-	493
Total deudas con entidades de crédito (otras entidades)		15.641	108.780	124.421
Total deudas con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2018		49.062	354.402	403.464

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

Ejercicio de Vencimiento	Miles de euros	
	2019	2018
2019	-	45.273
2020	58.901	58.901
2021	57.628	57.628
2022	54.484	54.484
2023	35.938	35.938
Después de 2023	147.451	147.451
	354.402	399.675

El tipo de interés medio con entidades financieras del pasivo de ADIF al 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 es del 1,92% anual y 1,89% anual, respectivamente.

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

A la fecha de cierre de los ejercicios 2019 y 2018, el límite de las líneas de crédito que ADIF tenía concedidas por entidades financieras, ascendía a un importe total de 195.000 miles de euros y 200.000 miles de euros respectivamente. A 31 de diciembre de 2019 y 2018 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.

12. b) Derivados

El detalle de los instrumentos financieros derivados a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018, es como sigue:

	2019 Miles de euros				
	Activo		Pasivo		Patrimonio Neto
	No Corriente Efecto impositivo	Corriente	No Corriente Pasivo financiero	Corriente	
Cobertura flujos de efectivo de tipo de interés	148	-	(591)	-	
Cobros/pagos swap cobertura de tipos de interés	-	-	-	(8)	-

	2018 Miles de euros				
	Activo		Pasivo		Patrimonio Neto
	No Corriente Efecto impositivo	Corriente	No Corriente Pasivo financiero	Corriente	
Cobertura flujos de efectivo de tipo de interés	187	-	(747)	-	
Cobros/pagos swap cobertura de tipos de interés	-	-	-	(9)	-

Permutas de tipo de interés

La Entidad utiliza permutas financieras sobre tipos de interés para gestionar su exposición a fluctuaciones de tipo de interés sobre un préstamo bancario con un nominal total de 45,598 millones de euros. Los pasivos por derivados al 31 de diciembre de 2019 recogen, por un lado, el valor razonable de un contrato de permuta financiera de tipos de interés (IRS) firmado en marzo de 2015 con vencimiento en 2022 siendo el tipo fijo establecido el 1,275% a pagar por la Entidad y un tipo variable del Euribor a 3 meses a pagar por la entidad financiera. El valor razonable de las permutas financieras se basa en los valores de mercado de instrumentos financieros derivados equivalentes en la fecha de los estados financieros. Esta permuta financiera sobre tipos de interés es eficaz como cobertura de flujos de efectivo, por lo que las variaciones en el valor razonable del mismo se reconocen directamente en el Patrimonio Neto al 31 de diciembre de 2019.

12.c) Otros pasivos financieros

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

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

	Miles de euros			
	2019		2018	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Deudas transformables en subvenciones	20.643		215.121	-
Deudas financieras con Administraciones Públicas	1.563	323	1.801	294
Financiación de inversiones en la Red convencional en Cataluña Comisión Bilateral Generalitat-Estado (Véase nota 1.e)	15.188	-	15.188	-
Proveedores de inmovilizado	84.994	151.840	86.923	152.058
Depósitos y Fianzas	3.036	-	3.296	-
	125.424	152.163	322.329	152.352

12.c.1) Deudas transformables en subvenciones

Recoge a 31 de diciembre de 2019 y de 2018 los importes cobrados por ayudas europeas o procedentes de otros organismos para la financiación de la infraestructura ferroviaria en la red de titularidad de ADIF, que se reclasificarán a los epígrafes de patrimonio neto y pasivo por impuesto diferido cuando se hayan cumplido las condiciones establecidas para su concesión. Presenta el siguiente desglose a 31 de diciembre de cada ejercicio, en miles de euros:

	Miles de euros	
	2019	2018
Fondos Europeos		
FEDER	11.478	11.478
Fondos RTE	1.424	7.116
Otros		
Otras subvenciones (nota 10.c)	7.741	196.527
	20.643	215.121

12.c.2) Financiación de inversiones en la Red convencional en Cataluña

Recoge los importes cobrados del Ministerio de Fomento a 31 de diciembre de 2019 y 2018, en virtud del acuerdo de fecha 24 de febrero de 2009 de la Comisión Bilateral Generalitat de Cataluña-Estado, para financiar inversiones en la Red de titularidad del Estado en Cataluña, y que a 31 de diciembre de cada ejercicio aún no habían sido ejecutadas (Véase nota 1.e).

12.c.3) Proveedores de inmovilizado

El saldo a 31 de diciembre de 2019 de la cuenta de proveedores de inmovilizado a corto plazo recoge la deuda por obras en activos propios y expropiaciones por importe de 48.856 miles de euros, y el importe de las facturas de proveedores de inmovilizado pendientes de recibir por un total de 102.984 miles de euros. Asimismo se incluye en el epígrafe de proveedores de inmovilizado del pasivo no corriente el valor actual de la deuda con vencimiento a largo plazo derivada de la adquisición a RENFE Operadora de los derechos de uso de espacios en inmuebles de ADIF por valor de 4.880 miles de euros (nota 4.f) así como el importe de la contraprestación que deberá abonar ADIF a la sociedad Valladolid Alta Velocidad S.A. por valor de 80.114 miles de euros mediante la entrega de suelos a la citada sociedad, en virtud del acta de entrega de obras ferroviarias suscrita en 2018 tal y como se indica en la nota 4.

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

El saldo a 31 de diciembre de 2018 de la cuenta de proveedores de inmovilizado a corto plazo recoge la deuda por obras en activos propios y expropiaciones por importe de 39.222 miles de euros, y el importe de las facturas de proveedores de inmovilizado pendientes de recibir por un total de 112.836 miles de euros. Asimismo se incluye en el epígrafe de proveedores de inmovilizado del pasivo no corriente el valor actual de la deuda con vencimiento a largo plazo derivada de la adquisición a RENFE Operadora de los derechos de uso de espacios en inmuebles de ADIF por valor de 6.809 miles de euros según acuerdo suscrito en diciembre de 2015 (véase nota 4.f) así como el importe de la contraprestación que deberá abonar ADIF a la sociedad Valladolid Alta Velocidad S.A. por valor de 80.114 miles de euros, mediante la entrega de suelos a la citada sociedad, en virtud del acta de entrega de obras ferroviarias suscrita en 2018 tal y como se indica en la nota 4.

12.d) Deudas con empresas del grupo y asociadas

El detalle del saldo de estas cuentas del pasivo corriente del balance de situación al 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 adjunto, es el siguiente:

	Miles de euros			
	2019		2018	
	Deudas con empresas del grupo y asociadas	Proveedores y acreed, empresas del grupo y asociadas	Deudas con empresas del grupo y asociadas	Proveedores y acreed, empresas del grupo y asociadas
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	-	-	-	-
Fidalia SAU	-	-	-	401
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	1.451	1.279	-	918
Redalsa, S.A.	-	661	-	754
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	11.217	7.260	7.639	7.627
Necsa, Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	-	99	-	28
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)	-	-	-	-
AEIE Alta Velocidad España-Portugal.	-	2	-	10
Consorcio Español Alta Velocidad Medina La Meca.	-	66	-	1.515
	12.668	9.367	7.639	11.253

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

12.e) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

El detalle del saldo de estas cuentas del pasivo corriente del balance de situación al 31 de diciembre de 2019 y al 31 de diciembre de 2018 adjunto, es el siguiente:

	Miles de euros	
	2019	2018
Proveedores y acreedores varios	221.063	211.379
Otros Proveedores y acreedores varios	206.788	198.918
Obligaciones de pago con ADIF-AV	14.275	12.461
Proveedores y acreedores empresas del grupo y asociadas (véase nota 12.c)	9.367	11.253
Personal	13.127	12.897
Anticipos de Clientes	782	123
	244.339	235.652

El epígrafe "Proveedores y Acreedores varios" recoge las deudas por compras o prestaciones de servicios pendientes de pago a 31 de diciembre de los ejercicios 2019 y 2018.

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

El desglose del importe a pagar a ADIF AV derivado de los convenios por servicios prestados a 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2019	2018
Proveedores y acreedores varios deuda con ADIF-AV	14.275	12.461
-Convenios con ADIF-AV por facturas pendientes de pago	2.458	1.512
-Convenios con ADIF-AV por facturas pendientes de tramitar	11.817	10.949
Proveedores de inmovilizado deuda con ADIF-AV	17.682	8.885
- Por facturación tramitada	447	559
-Por facturación pendiente de tramitar	17.235	8.326
	31.957	21.346

En aplicación del RD 635/2014, de 25 de julio, por el que se desarrolla la metodología del cálculo del periodo medio de pago, en adelante PMP, a proveedores de las Administraciones Públicas, se muestra la información relativa al ejercicio 2019 y al ejercicio 2018 una vez homogeneizado según los criterios descritos en el párrafo siguiente:

	2019	2018
	Días	(Homogeneizado) Días
Periodo medio de pago a proveedores	55,14	56,94
Ratio de operaciones pagadas	56,86	59,46
Ratio de operaciones pendientes de pago	36,80	37,42
	Miles de euros	Miles de euros
Total pagos realizados	1.261.143	1.022.375
Total pagos pendientes	118.346	131.642

Con la entrada en vigor del Real Decreto 1040/2017 se modifica la fecha de inicio del cómputo de los días de pago, de forma que se amplía la definición de los mismos, incorporando los 30 días posteriores a la fecha que conste en el registro administrativo de entrada, registro contable o desde la fecha de aprobación de la certificación que corresponda, que el Real Decreto 635/2014 descontaba del cómputo en su definición. De esta forma, el PMP establecido en ambos textos es homogéneo, en términos RDL 1040/2017, agregando 30 días al PMP obtenido según la metodología establecida con anterioridad a su entrada en vigor.”

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

(13) Situación fiscal

El detalle de los saldos con Administraciones Públicas a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 es como sigue:

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

	(Datos en miles de euros)			
	2019		2018	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Activos				
Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas	14.790	-	373	-
Activos por impuestos corrientes	-	91	-	52
Otros créditos con las Administraciones Públicas	-	33.749	-	497.364
Total activos	14.790	33.840	373	497.416
Pasivos				
Pasivos por impuesto diferido	3.307.317	-	3.283.520	-
Otras deudas con las Administraciones Públicas	-	33.226	-	33.039
Total pasivos	3.307.317	33.226	3.283.520	33.039

13.a) Administraciones Públicas deudoras

El detalle de los saldos con Administraciones Públicas deudoras a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 es como sigue:

	(Datos en miles de euros)			
	2019		2018	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas	14.790	-	373	-
FEDER Red Convencional (antes Red de Titularidad del Estado)	14.790	-	-	-
Fondos RTE	-	-	373	-
Activos por impuestos corrientes	-	91	-	52
Otros créditos con las Administraciones Públicas	-	33.749	-	497.364
Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo	-	11.231	-	18.280
Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas	-	22.518	-	171.084
F.E.D.E.R. Red Convencional (antes Red de Titularidad Estado)	-	-	-	722
Fondos RTE	-	10.604	-	3.074
Otras subvenciones	-	11.914	-	167.288
Deudores por Aportaciones Patrimoniales	-	-	-	308.000
Total activos	14.790	33.840	373	497.416

En relación a los derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas, corrientes y no corrientes, corresponden en su totalidad a los importes devengados y pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 por ayudas concedidas por Fondos Europeos, así como por ayudas concedidas por la Administración General del Estado para financiar las inversiones de la red titularidad de ADIF. Tal y como se explica en la nota 1.c, la Administración General del Estado ha asignado en el ejercicio 2019 a ADIF una aportación de 204.550 miles de euros (365.069 miles de euros para el ejercicio 2018) para financiar las inversiones en la red. A 31 de diciembre de 2019 la Entidad había percibido la totalidad de los 204.550 miles de euros y los 160.519 miles de euros pendientes del ejercicio 2018. A 31 de diciembre de 2018 la Entidad había percibido 204.550 miles de euros quedando pendiente de cobro un total de 160.519 miles de euros.

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

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

	Miles de euros	
	2019	2018
Liquidaciones de IVA presentadas por la Entidad	5.729	16.028
IVA soportado pendiente de liquidar	5.725	2.292
IVA repercutido pendiente de liquidar	(223)	(40)
Total Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo	11.231	18.280

13.b) Administraciones Públicas acreedoras

El epígrafe de Administraciones Públicas acreedoras corrientes y no corrientes presenta a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 el siguiente desglose:

	(Datos en miles de euros)			
	2018		2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Pasivos por impuesto diferido	3.307.317	-	3.283.520	-
Otras Deudas con Administraciones Públicas	-	33.226	-	33.039
I.V.A.	-	750	-	-
Seguridad Social	-	21.354	-	21.653
Retenciones	-	10.873	-	11.139
Otros conceptos	-	249	-	247
Total pasivos	3.307.317	33.226	3.283.520	33.039

13.c) Impuesto sobre beneficios

La Entidad tributa en el régimen de consolidación fiscal con sus sociedades dependientes: Fidalía SME, SA y Enajenación de Materiales Ferroviarios SME, SA (EMFESA), de las que posee el 100% del capital social.

La base imponible negativa del grupo fiscal en el ejercicio 2019 asciende a 105.258 miles de euros.

La base imponible negativa del grupo fiscal en el ejercicio 2018 ascendió a 39.858 miles de euros.

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

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

	2019 Miles de euros					
	Cuenta de Pérdidas y Ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto		
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			(82.917)			61.891
Correcciones por Impuestos sobre Sociedades		(586)	(586)			23.836
Saldo de ingresos y gastos antes de Impuestos sobre Sociedades			(83.503)			85.727
Correcciones al resultado contable al considerar calificaciones referidos al grupo fiscal						
Diferencias permanentes	628	(4.377)	(3.749)			
Diferencias temporarias						
- Con origen en el ejercicio	10.907	-	10.907	9.465	(449.105)	(439.640)
- Con origen en ejercicios anteriores	1.574	(32.829)	(31.255)			353.913
Base imponible de la Entidad			(107.600)			-
Base imponible aportada por las sociedades dependientes antes de la aplicación de las bases imponibles negativas						
- EMFESA			518			
- FIDALIA			1.824			
Suma de bases imponibles individuales			(105.258)			
Correcciones a la suma de las bases imponibles						
Otras correcciones.			-			
Base imponible del grupo, antes de la compensación de bases imponibles negativas			-			
Compensación de bases imponibles negativas del grupo de ejercicios anteriores			-			
Compensación de bases imponibles negativas de sociedades de ejercicios anteriores a la incorporación al grupo			-			
Base imponible del grupo			-			
Tipo de gravamen			25%			
Cuota íntegra						
Bonificaciones y deducciones						
Cuota íntegra ajustada positiva						
Otras deducciones						
Deducciones I+D+i con limite						
Deducción por reversión de medidas temporales						
Cuota líquida positiva						
Retenciones y pagos a cuenta del grupo:						
- Entidad dominante			37			
- Sociedades dependientes						
Cuota del ejercicio a ingresar o devolver			(37)			
Pagos fraccionados						
Cuota diferencial. Impuesto sobre Sociedades a cobrar (nota 13)			(37)			

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

	2018 Miles de euros					
	Cuenta de Pérdidas y Ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto		
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			(74.187)			(270.702)
Correcciones por Impuestos sobre Sociedades	-	(80)	(80)			(89.898)
Saldo de ingresos y gastos antes de Impuestos sobre Sociedades			(74.267)			360.600
Correcciones al resultado contable al considerar calificaciones referidos al grupo fiscal	662	-	662			
Diferencias permanentes	1.046	(1.670)	(624)			
Diferencias temporarias						
- Con origen en el ejercicio	20.792	-	20.792	918	(247.451)	(246.533)
- Con origen en ejercicios anteriores	68.762	(54.921)	13.841			607.133
Base imponible de la Entidad			(39.596)			-
Base imponible aportada por las sociedades dependientes antes de la aplicación de las bases imponibles negativas						
- EMFESA			320			
- FIDALIA			(582)			
Suma de bases imponibles individuales			(39.858)			
Correcciones a la suma de las bases imponibles			-			
Otras correcciones.			-			
Base imponible del grupo, antes de la compensación de bases imponibles negativas			-			
Compensación de bases imponibles negativas del grupo de ejercicios anteriores			-			
Compensación de bases imponibles negativas de sociedades de ejercicios anteriores a la incorporación al grupo			-			
Base imponible del grupo			-			
Tipo de gravamen			25%			
Cuota íntegra			-			
Bonificaciones y deducciones			-			
Cuota íntegra ajustada positiva			-			
Otras deducciones			-			
Deducciones I+D+i con limite			-			
Deducción por reversión de medidas temporales			-			
Cuota líquida positiva			-			
Retenciones y pagos a cuenta del grupo:						
- Entidad dominante			47			
- Sociedades dependientes			-			
Cuota del ejercicio a ingresar o devolver			(47)			
Pagos fraccionados			-			
Cuota diferencial. Impuesto sobre Sociedades a cobrar (nota 13)			(47)			

A 31 de diciembre de 2019 no existen impuestos a pagar en ninguna de las jurisdicciones fiscales sino una cuota íntegra a devolver de 37 miles de euros.

A 31 de diciembre de 2018 no existen impuestos a pagar en ninguna de las jurisdicciones fiscales sino una cuota íntegra a devolver de 47 miles de euros.

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

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

	Miles de euros			
	Cuenta de Pérdidas y Ganancias			
	31/12/2019		31/12/2018	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
- Por amortizaciones			-	
- Por deterioros del valor	4.403		6.075	-
- Por pensiones o retribuciones a l/p al personal	5.471		5.127	-
- Por diferencias de imputación temporal, gastos financieros y otros	1.033		9.590	-
Diferencias temporarias con origen en el ejercicio	10.907		20.792	-
- Por amortizaciones		(23.585)		(23.585)
- Por deterioros del valor	1.574	(4.954)	1.574	(25.949)
- Por pensiones o retribuciones a l/p al personal		(4.290)	-	(5.387)
- Por diferencias de imputación temporal, gastos financieros y otros			67.188	-
Diferencias temporarias con origen en ejercicios anteriores	1.574	(33.829)	68.762	(54.921)

Las diferencias temporales reconocidas en ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio neto se corresponden con subvenciones, donaciones y legados.

El detalle de las diferencias permanentes correspondientes al ejercicio 2019 y 2018 es como sigue:

	Miles de euros			
	2019		2018	
	Cuenta de pérdidas y ganancias		Cuenta de pérdidas y ganancias	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
Impuesto sobre sociedades		(586)		(80)
Otros gastos no deducibles	628		1.046	
Exención por doble imposición de dividendos		(4.377)		(1.670)
Diferencias permanentes	628	(4.963)	1.046	(1.750)

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

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

Miles de euros

Ejercicio	Pendiente de origen	Aplicado en el ejercicio	Entidad de origen importe aplicado	Entidad que aplica	Pendiente
1999	33.868	-	-	-	33.868
2000	67.837	-	-	-	67.837
2001	27.796	-	-	-	27.796
2004	49.741	-	-	-	49.741
2005	136.217	-	-	-	136.217
2006	111.783	-	-	-	111.783
2007	92.910	-	-	-	92.910
2008	40.718	-	-	-	40.718
2011	322.117	-	-	-	322.117
2012	224.740	-	-	-	224.740
2013	11.813	-	-	-	11.813
2016	1.088	-	-	-	1.088
2017	-	-	-	-	-
2018	39.276	-	-	-	39.276
	1.159.904	-	-	-	1.159.904

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

Los gastos financieros netos pendientes de deducción son los siguientes:

Miles de euros

Ejercicio	Pendiente de origen	Aplicado en el ejercicio	Entidad de origen importe aplicado	Entidad que aplica	Pendiente
2015	20.141	-	-	-	20.141
2016	11.356	-	-	-	11.356
2017	-	-	-	-	-
2018	10.251	-	-	-	10.251
2019	1.033	-	-	-	1.033
	42.781	-	-	-	42.781

Los gastos de amortización contable no deducibles en los ejercicios 2013 y 2014 por aplicación del artículo 7 de la Ley 16/2012 son los siguientes:

Ejercicio	Entidad de origen	Miles de euros	Plaza para la reversión
2013	ADIF	106.398	2015-2024
2014	ADIF	128.915	2015-2024
		235.313	

Estos importes se deducirán de forma lineal por importe de 23.531 miles de euros durante un plazo de 10 años a partir de este ejercicio 2015 y hasta el ejercicio 2024 según dispone ese mismo artículo 7.

La Entidad dispone de las siguientes deducciones por reversión de medidas temporales de la disposición transitoria 37^a.1 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades:

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

Miles de euros

Ejercicio	Pendiente de origen	Aplicado en el ejercicio	Entidad de origen importe aplicado	Entidad que aplica	Pendiente
2016	188	-	-	-	189
2017	1.177	-	-	-	1.177
2018	1.177	-	-	-	1.177
2019	1.177	-	-	-	1.177
	3.719	-	-	-	3.719

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

Miles de euros

Ejercicio	Límite	Pendiente de origen	Aplicado en el ejercicio	Entidad de origen importe aplicado	Entidad que aplica	Pendiente
2002	2020	638	-	-	-	638
2003	2021	692	-	-	-	692
2004	2022	405	-	-	-	405
2005	2023	115	-	-	-	115
2006	2024	194	-	-	-	194
2007	2025	645	-	-	-	645
2008	2026	556	-	-	-	556
2009	2027	631	-	-	-	631
2010	2028	469	-	-	-	469
2011	2029	377	-	-	-	377
2012	2030	445	-	-	-	445
2013	2031	324	-	-	-	324
2014	2032	168	-	-	-	168
2015	2033	330	-	-	-	330
2016	2034	140	-	-	-	140
2017	2035	88	-	-	-	88
2018	2036	125	-	-	-	125
2019	2037	122	-	-	-	122
		6.464	-	-	-	6.464

Las deducciones de los ejercicios 2001 a 2004 corresponden a las deducciones del ente público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) absorbido por ADIF.

Asimismo tiene pendiente las siguientes deducciones por donaciones a entidades sin fines de lucro de la Ley 49/2002:

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

Miles de euros				
Ejercicio	Plazo	Pendiente de origen	Aplicado en el ejercicio	Pendiente
2017	2027	315	-	315
2018	2028	331	-	331
2019	2029	158	-	158
		803	-	803

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

El epígrafe de pasivos por impuesto diferido cuyo plazo de realización o reversión es superior a 12 meses corresponde a los impuestos diferidos derivados de subvenciones de capital que a 31 de diciembre de 2019 asciende a 3.307.317 miles de euros y que a 31 de diciembre de 2018 ascendía a 3.283.520 miles de euros.

El movimiento registrado durante los ejercicios 2019 y 2018 de los pasivos por impuesto diferido, desglosado por su origen, es como se detalla a continuación:

	2019 Datos en miles de euros				
	Subvenciones Europeas	Subvenciones Entrega obras Estado (RD 4/2013 y otras)	Otras subvenciones de capital	Entrega SEITTSA	Total
Saldos al 1 de enero	33.147	2.775.149	326.035	149.189	3.283.520
Adiciones del ejercicio (nota 10)	7.728	1.471	101.946	1130	112.275
Imputación a resultados del ejercicio (Nota 18)	(1.012)	(69.873)	(14.954)	(2.639)	(88.478)
Reclasificaciones					
Saldos al 31 de diciembre	39.863	2.706.747	413.027	147.680	3.307.317
	2018 Datos en miles de euros				
	Subvenciones Europeas	Subvenciones Entrega obras Estado (RD 4/2013 y otras)	Otras subvenciones de capital	Entrega SEITTSA	Total
Saldos al 1 de enero	33.784	2.895.042	292.614	152.000	3.373.440
Adiciones del ejercicio (nota 10)	2.409	6.579	52.245	630	61.863
Imputación a resultados del ejercicio (Nota 18)	(3.046)	(126.472)	(18.824)	(3.441)	(151.783)
Reclasificaciones					
Saldos al 31 de diciembre	33.147	2.775.149	326.035	149.189	3.283.520

En aplicación de la Ley 27/2014 del Impuesto de Sociedades, publicada en el BOE el 28 de noviembre, la Entidad procedió a ajustar el patrimonio neto (véase nota 10) y el pasivo por impuesto diferido para adaptarlo a la reducción progresiva del gravamen general que del 30% en el ejercicio 2014, pasa al 28% para el 2015 y al 25% en el 2016.

13.d) Impuesto sobre el valor añadido

La Entidad optó por la aplicación de la regla de prorrateo especial para el ejercicio 2006 y siguientes. Las cuotas impositivas soportadas en la adquisición o importación de bienes o servicios utilizados exclusivamente en la realización de operaciones que originan el derecho a la deducción se han deducido íntegramente.

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

13.e) Ejercicios abiertos a inspección

Al 31 de diciembre de 2018, la Entidad tiene abiertos a inspección para el Impuesto sobre el Valor Añadido los ejercicios 2015 a 2018, para las retenciones derivadas del IRPF los ejercicios 2015 a 2018 y para el Impuesto sobre Sociedades los ejercicios 2014 a 2017.

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

(14) Importe neto de la cifra de negocios

El detalle del importe neto de la cifra de negocios de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2019 y 2018, es como sigue:

	Miles de euros	
	2019	2018
Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios	664.090	659.014
Canon por utilización de la red ferroviaria de interés general	617.993	617.439
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias	46.097	41.575
Tasas ferroviarias	2.244	1.658
	666.334	660.672

La distribución del importe neto de la cifra de negocios de los ejercicios 2019 y 2018 por los segmentos o actividades que desarrolla la Entidad se muestra en el cuadro adjunto:

	2019 Datos en miles de Euros			
	Cifra de negocios			
	Canon por utilización de la Red de Interés General titularidad de ADIF	Canon por utilización de estaciones y otras infraestructuras ferroviarias	Tasa de seguridad del Transporte Ferroviario	Total
Administración Red Titularidad Estado	617.993	7.391		625.384
Gestión otros activos de Titularidad de ADIF	-	38.706	2.244	40.950
Estaciones de viajeros		33.298		33.298
Servicios Logísticos		767		767
Otros		4.641		4.641
Total	617.993	46.097	2.244	666.334
	2018 Datos en miles de Euros			
	Cifra de negocios			
	Canon por utilización de la Red de Interés General titularidad de ADIF	Canon por utilización de estaciones y otras infraestructuras ferroviarias	Tasa de seguridad del Transporte Ferroviario	Total
Administración Red Titularidad Estado	617.439	2.004	-	619.443
Gestión otros activos de Titularidad de ADIF	-	39.571	1.658	41.229
Estaciones de viajeros	-	34.426	-	34.426
Servicios Logísticos	-	617	-	617
Otros	-	4.528	-	4.528
Total	617.439	41.575	1.658	660.672

14.a) Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios

El detalle de los ingresos por liquidación de cánones ferroviarios devengados 31 de diciembre de 201 y a 31 de diciembre de 2018 desglosados por las distintas modalidades establecidas en las leyes 39/2003 y 38/2015 del Sector Ferroviario, es el siguiente:

	Miles de euros	
	201	2018
Canon por utilización de infraestructura	617.993	617.439
Ley 38/2015 del Sector Ferroviario (desde 01/07/2017)		
Adjudicación capacidad	147.220	146.119
Utilización líneas ferroviarias	424.284	425.437
Utiliz. Inst. transformación y distribución EET	46.489	45.902
Bonificación Canon utiliz. líneas RFIG	-	(19)
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones	46.097	41.575
Ley 39/2003 del Sector Ferroviario (hasta 30/06/2017)		
Canon de dominio público ferroviario	-	(12)
Ley 38/2015 del Sector Ferroviario (desde 01/07/2017)		
Utiliz. Estaciones transporte de viajeros	37.915	38.948
Utiliz. Vías con andén	5.450	342
Utiliz. Vías en otras instalaciones de servicio	2.500	2.130
Utiliz. puntos de carga para mercancías	232	167
	664.090	659.014

De estos ingresos, a 31 de diciembre de 2019 se encuentran pendientes de cobro cánones ferroviarios devengados por la red de titularidad de ADIF por un importe total de 131.048 miles de euros. (Véase nota 6.b.2.).

A 31 de diciembre de 2018 se encontraban pendientes de cobro cánones ferroviarios devengados por la red de titularidad de ADIF por un importe total de 123.747 miles de euros (véase nota 6.b.2.).

(15) Otros ingresos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2019 y 2018 adjunta, es como sigue:

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

	Miles de euros	
	2019	2018
Alquileres y servicios	65.116	61.487
Suministros de energía	40.568	41.756
Servicios prestados en Estaciones	89.867	77.843
Servicios prestados en Terminales	26.631	28.201
Servicios Administración Infraestructura	290.341	244.266
Actuaciones de inversión	22.371	25.810
Subvenciones Explotación	(77)	(87)
Otros ingresos	98.604	73.424
	633.421	552.700

La cifra de alquileres y servicios por importe de 65.116.miles de euros y 61.487 miles de euros en 2019 y 2018 respectivamente, incluye, entre otros conceptos, los ingresos por arrendamiento de inmuebles, locales y otras propiedades por importe de 62.660. miles de euros en el ejercicio 2019 y de 59.547 miles de euros en el 2018, generados por activos registrados básicamente en el epígrafe de “Inversiones Inmobiliarias”, entre los que destacan los derivados de contratos de arrendamiento a largo plazo.

Las cantidades percibidas por anticipado correspondientes a dichos contratos a largo plazo y pendientes de imputar a ingresos se muestran en el epígrafe del balance “Periodificaciones a largo plazo”, cuyo importe a 31 de diciembre de 2019 ascendía a 136.800 miles de euros y a 139.955miles de euros a 31 de diciembre de 2018.

Se incluye en este apartado los ingresos cobrados por anticipado a 31 de diciembre de 2014 y pendientes de imputar a resultados a 31 de diciembre de cada ejercicio, derivados de la adjudicación del contrato de “Arrendamiento y explotación de aparcamientos ubicados en diversas estaciones” en fecha 20 de diciembre de 2013 adjudicado a Saba Park 3, S.LU., por un importe de 29.040 miles de euros una vez descontado el importe correspondiente a ADIF AV por los parking de su titularidad. El contrato tiene plazo de vigencia de 10 años y fue formalizado al 31 de enero de 2014.

Adicionalmente, se incluyen en el apartado de periodificaciones a largo plazo los importes cobrados por anticipado y pendientes de imputar a ingresos a 31 de diciembre de 2019 y 2018 de alquileres de hoteles e inmuebles por concesiones Vialias.

Los ingresos por suministros de energía corresponden básicamente a la energía de tracción.

Asimismo dentro de la cifra de “Otros ingresos de explotación”, se incluyen los ingresos devengados por los servicios prestados a ADIF AV en los ejercicios 2019 y 2018 por importe de 435.424 miles de euros y 378.066 miles de euros, respectivamente, como consecuencia de las encomiendas de gestión de servicios indicadas en el apartado 1.b de esta memoria. A continuación se muestra el desglose por conceptos de dichos ingresos:

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

	Miles de euros	
	2019	2018
Reparación y conservación Infraestructuras	253.324	209.833
Mantenimiento Fibra Óptica e Instalaciones complementarias	5.709	5.960
Gestión Integral Estaciones	53.096	46.075
Seguridad Circulación	1.974	1.974
Servicios Integrales de Comunicación	4.521	4.521
Adjudicación de capacidad gestión de tráfico	29.336	26.502
Gestión Integral de Protección y Seguridad	37.187	29.879
Actuaciones de Inversión para ADIF AV	22.370	25.810
Otros servicios intra-administradores	27.907	27.512
Ingresos Convenios con ADIF AV	435.424	378.066

En fecha 28 de diciembre de 2015 la Entidad, tal y como ya se ha mencionado en las notas 4 y 10, suscribió un acuerdo con ADIF AV y RENFE Operadora y diversas sociedades de su Grupo Empresarial para adquirir los derechos de uso sobre espacios en inmuebles titularidad de ADIF que desde la segregación de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles venían siendo utilizados sin contraprestación por RENFE Operadora. En virtud de dicho acuerdo de adquisición, ADIF ha arrendado a dicha Entidad y sus empresas filiales un total de 21.574,12 m² útiles netos en diversas estaciones e instalaciones de su titularidad de los cuales 11.633,25m² útiles netos han sido alquilados por una renta anual de 1.397.348 euros y por un plazo de 10 años, y el resto, 9.940,87 m² útiles netos por una renta anual de 1.117.429 euros y un plazo de cinco años. En ambos casos los plazos son prorrogables.

(16) Gastos de Personal

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2019 y 2018 adjunta es el siguiente:

	Miles de euros	
	2019	2018
Sueldos, salarios y asimilados	496.136	470.185
Cargas sociales	162.433	157.222
Provisiones	3.829	3.537
	662.398	630.944

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

	Miles de euros	
	2019	2018
Seguridad Social a cargo de la empresa	151.208	146.556
Retribuciones a largo plazo mediante sistemas de aportación definida	540	541
Otros gastos sociales	10.685	10.125
	162.433	157.222

El número medio de empleados durante los ejercicios 2019 y 2018, distribuido por categorías, es como sigue:

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

Categoría	Número medio de empleados	
	2019	2018
Personal de estructura	1.752	1.662
Mandos Intermedios	2.815	2.623
Personal Operativo	7.525	7.726
	12.092	12.011

El desglose por sexos y categorías de la plantilla de la Entidad a 31 de diciembre de 2019 y 2018 se muestra en los siguientes cuadros:

Categoría	Número de empleados a 31 de diciembre de 2019		
	Hombres	Mujeres	Total
Personal de estructura	1.324	409	1.733
Mandos Intermedios	2.410	429	2.839
Personal Operativo	6.522	906	7.428
	10.256	1.744	12.000

Categoría	Número de empleados a 31 de diciembre de 2018		
	Hombres	Mujeres	Total
Personal de estructura	1.273	387	1.660
Mandos Intermedios	2.299	424	2.723
Personal Operativo	6.712	880	7.592
	10.284	1.691	11.975

El desglose por sexos y categorías de la plantilla de la Entidad a 31 de diciembre de 2019 y 2018, que tienen una minusvalía superior al 33%, se muestra en los siguientes cuadros:

Categoría	Número medio de empleados a 31 de diciembre de 2018		
	Hombres	Mujeres	Total
Personal de estructura	22	5	27
Mandos Intermedios	28	7	35
Personal Operativo	94	18	112
	144	30	174

Categoría	Número medio de empleados a 31 de diciembre de 2018		
	Hombres	Mujeres	Total
Personal de estructura	21	6	27
Mandos Intermedios	27	7	34
Personal Operativo	101	22	123
	149	35	184

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

(17) Otros gastos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2019 y 2018 adjunta, es como sigue:

	Miles de euros	
	2019	2018
Reparaciones y conservación de la infraestructura	409.935	373.715
Servicios de atención a viajeros	68.065	51.820
Suministros	19.067	20.552
Servicios de profesionales independientes	1.706	1403
Alquileres y cánones	17.360	15.682
Gastos ligados al tráfico	968	793
Publicidad y relaciones públicas	1.926	1.111
Gastos de viaje	6.621	5.262
Transportes	398	353
Otras reparaciones y conservación	26.097	25.202
Primas de seguros	2.164	2.345
Actuaciones de inversión para terceros	13.870	15.612
Otros gastos de explotación	40.005	26.851
Servicios Externos	608.182	540.701
Tributos	13.235	12.104
Pérdidas, deterioro y variación de prov. operac. comerciales	(1.949)	217
	619.468	553.022

La firma por ADIF y ADIF AV en 2013 de las encomiendas de gestión de servicios indicados en el apartado 1.b de esta memoria ha significado para ADIF el registro de los gastos devengados por servicios prestados por ADIF AV por 14.825 miles de euros a 31 de diciembre de 2019 y 18.106 miles de euros a 31 de diciembre de 2018 y formalizados en adendas a los convenios cuyo detalle se muestra en el siguiente cuadro:

	Miles de euros	
	2019	2018
Suministro energía uso distinto de tracción	12.021	14.160
Mantenimiento de la red de fibra óptica ,instalaciones de operadores y regulación de derechos de uso por Adif	1.485	1.489
Gestión integral medioambiental y gestión integral de la supervisión, soporte técnico y servicios de obra	1.171	2.279
Servicios de Asesoramiento	148	178
	14.825	18.106

Los trabajos para la realización de la auditoría de las cuentas anuales de los ejercicios 2019 y 2018 ha sido objeto de contratación por la IGAE.

(18) Imputación de subvenciones de inmovilizado y otros

El detalle de los ingresos por subvenciones de capital generados en los ejercicios 2019 y 2018 es como sigue:

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

	Datos en miles de euros	
	Total Ingresos	
	2019	2018
Ayudas europeas	4.049	12.183
Subv.entrega activos Estado (RD 4/2013 y otros)	279.490	505.890
Otras subvenciones	59.817	75.295
Entregas SEITTSA	10.557	13.765
	353.913	607.133

De los importes registrados por este concepto a 31 de diciembre de 2019 y de 2018, 265.435 miles de euros en el ejercicio 2019 y 455.350 miles de euros en el ejercicio 2018, corresponderían a subvenciones de capital reconocidas en el Patrimonio (véase nota 10), así como 88.478 miles de euros y 151.783 miles de euros del efecto impositivo de las referidas subvenciones en los ejercicios 2019 y 2018, respectivamente (véase nota 13).

De la cifra de “imputación de subvenciones”, 239.338 miles de euros en el ejercicio 2018 corresponden a los trasvases, a título gratuito, de diferentes tramos de la RFIG entre ADIF y ADIF AV (La Encina – Xativa, Taboadela – Orense, El Reguerón – Cartagena – Escombreras y Astigarraga – Irún) y 47.892 miles de euros en el ejercicio 2017 al trasvase, a título gratuito, del tramo de la RFIG León – La Robla entre ADIF y ADIF AV.

(19) Gastos financieros

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2019 y 2018 es como sigue:

	Miles de euros	
	2019	2018
Por deudas con terceros	4.430	12.196
Intereses de préstamos a largo plazo	6.894	7.524
Intereses de demora en contratos de obras	(1.921)	2.349
Intereses de demora en expropiaciones	(1.030)	1.787
Otros gastos financieros	487	536
Gastos financieros por actualización de provisiones	1.106	1.052
	5.536	13.248

(20) Ingresos financieros

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2019 y 2018 es como sigue:

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

	Miles de euros	
	2019	2018
De participaciones en instrumentos de patrimonio	4.378	1.670
En empresas del grupo y asociadas	4.369	1.670
De terceros	9	-
De valores negociables y otros instrumentos financieros	2.820	3.140
Intereses de inversiones financieras temporales	1.745	2.140
Intereses de cuentas corrientes	36	97
Intereses cargados a clientes	992	725
Ingresos financieros de créditos (nota (6.b.1))	35	170
Otros	12	8
	7.198	4.810

(21) Información Medioambiental

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 se encuentran incorporados al inmovilizado de ADIF diversos activos por valor de 66.504 miles de euros y 63.485 miles de euros, dedicados a la minimización del impacto medioambiental y su protección y mejora del medio ambiente, según detalle cuadro adjunto:

	2019 - Miles de euros		
	Coste	Amortización Acumulada	Valor Neto
Integración Ambiental	69.243	(4.418)	64.825
Instalaciones recogida de residuos	1.697	(1.499)	198
Instalaciones energía renovable	924	(522)	403
Dispositivos de protección acústica	1.146	(68)	1.078
	73.011	(6.507)	66.504
	2018 - Miles de euros		
	Coste	Amortización Acumulada	Valor Neto
Integración Ambiental	66.343	(3.666)	62.677
Instalaciones recogida de residuos	1.705	(1.416)	290
Instalaciones energía renovable	924	(486)	438
Dispositivos de protección acústica	105	(25)	80
	69.077	(5.593)	63.485

Las incorporaciones en 2019 y 2018 ascienden a 267 miles de euros y 267 miles de euros respectivamente relativas a integración ambiental.

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

A 31 de diciembre de 2019, el Consejo de Administración estaba formado por doce miembros, su Presidenta, el Secretario del Consejo y diez vocales, de los cuales tres eran mujeres y nueve hombres. En el ejercicio 2019, los importes por asistencia a las reuniones de dicho órgano

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

devengados por los Consejeros ascienden a 111 miles de euros. No existen saldos con los miembros del Consejo de Administración

A 31 de diciembre de 2018, el Consejo de Administración estaba formado por doce miembros, su Presidenta, la Secretaria del Consejo y diez vocales, de los cuales cinco eran mujeres y siete hombres. En el ejercicio 2018, los importes por asistencia a las reuniones de dicho órgano devengados por los Consejeros ascienden a 135 miles de euros. No existen saldos con los miembros del Consejo de Administración

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

Asimismo, la Entidad no mantiene en 2019 ni en 2018 ningún compromiso por seguros de vida, planes de pensiones y similares con los miembros del Consejo de Administración en su calidad de Consejeros de ADIF, ni les ha concedido anticipos o créditos ni asumido obligaciones por su cuenta a título de garantía.

Adicionalmente, las retribuciones salariales devengadas en el ejercicio 2019 por la alta dirección de la Entidad ascienden a un total de 1.148 miles de euros. ADIF incluye a su personal de alta dirección en la póliza de seguros de vida y no mantiene compromisos en materia de planes de pensiones y similares con este colectivo.

Las retribuciones salariales devengadas en el ejercicio 2018 por la alta dirección de la Entidad ascendieron a un total de 1.290 miles de euros. ADIF incluyó en 2018 a su personal de alta dirección en la póliza de seguros de vida y no mantiene compromisos en materia de planes de pensiones y similares con este colectivo.

(23) Gestión de riesgos financieros

ADIF está expuesta a diversos riesgos de mercado financiero, como consecuencia de su actividad. Los principales riesgos que afectan a la Entidad son los siguientes:

23.a) Riesgo de crédito

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

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

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

23.b) Riesgo de tipos de interés

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

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

La deuda viva de la Entidad, a 31 de diciembre de 2019, se contrató con diversos regímenes de tipo de interés. El 90,43% está a tipo fijo hasta su vencimiento.

Adicionalmente, el desglose y cuantificación de las garantías financieras otorgadas a sociedades asociadas se detalla en la nota 24 siguiente.

23.c) Riesgo de liquidez

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

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

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

Al 31 de diciembre de 2019, el resultado de la Entidad es negativo en (82.917) miles de euros (es negativo en 74.189 miles de euros en 2018) y su fondo de maniobra ha sido positivo en 626.937 miles de euros en el ejercicio 2019 (positivo en 862.640 miles de euros al 31 de diciembre 2018). Adicionalmente, tal y como se informa en la nota 12.a, la Entidad dispone de líneas de crédito no dispuestas, a 31 de diciembre de 2019, por importe total de 195.000 miles de euros.

La tesorería de la Entidad se dirige de manera centralizada con la finalidad de conseguir la máxima optimización de los recursos.

(24) Compromisos y contingencias

Los avales concedidos a terceros por la Entidad a 31 de diciembre de 2019 ascienden a 8.376 miles de euros, de los cuales 1.896 miles de euros se encuentran depositados en la Caja General de Depósitos. Los avales concedidos a terceros por la Entidad a 31 de diciembre de 2018 ascienden a 13.590 miles de euros, de los cuales 2.866 miles de euros se encuentran depositados en la Caja General de Depósitos. La Dirección de la Entidad no espera que surjan pasivos exigibles de cuantía significativa, como consecuencia de las referidas garantías.

Asimismo, la Entidad ha asumido comfort letters (cartas de compromiso) que conceden garantías en relación con operaciones de financiación suscritas por diversas sociedades participadas, cuyo objeto social es la integración del ferrocarril en las ciudades. En función del volumen económico y complejidad técnica de las obras que deberían afrontar en los próximos ejercicios, así como considerando la dificultad existente para determinar el valor futuro de los suelos, que han recibido o recibirán a cambio de las citadas obras, en el actual contexto del mercado inmobiliario, estas sociedades podrían ver condicionada su capacidad para recuperar la totalidad de los costes en que finalmente incurran. En este sentido, la Dirección de ADIF, conjuntamente con los diferentes accionistas de cada una de las sociedades está trabajando, en función del avance real de las obras, en la racionalización de las actuaciones de inversión que han de acometer aquéllas con la finalidad de que sean sostenibles desde un punto de vista económico financiero, considerando la situación del mercado inmobiliario. En este sentido, ADIF asumió las obligaciones garantizadas por ADIF mediante comfort letters emitidas en nombre de varias de estas sociedades participadas de forma proporcional a la participación en dichas entidades que le fueron asignadas en virtud de la Orden PRE/2443/2013.

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

El riesgo asumido por la Entidad a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 derivado de la suscripción de cartas de compromiso o comfort letters asciende a 6.616 miles de euros y a 25.877 miles de euros respectivamente, de acuerdo con los saldos dispuestos por las citadas sociedades a dichas fechas y con la participación de ADIF en su capital.

A continuación se presenta un detalle por sociedades de las referidas garantías concedidas existentes al 31 de diciembre de cada ejercicio, así como de las provisiones por riesgos y gastos contabilizadas por la Entidad (véase notas 2.c, 3j y 6.a):

Cifras en miles de euros

Sociedades	Riesgo asumido por ADIF		Importe riesgo a 31/12/2019	Importe riesgo a 31/12/2018	Provisiones a 31/12/2019	Provisiones a 31/12/2018
	Porcentaje de participación % 2019	Porcentaje de participación % 2018				
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	7,50	7,50	-	-	8.119	8.119
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	7,50	7,50	-	6.000	-	-
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	7,50	7,50	3.600	6.000	-	-
Gijón Integración del Ferrocarril, S.A. Gijón al Norte	7,50	7,50	-	-	14.565	14.565
Barcelona-Sagrera Alta Velocitat, S.A.	7,50	7,50	3.016	7.239	1.059	1.341
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	10,00	10,00	-	-	270	270
Murcia Alta Velocidad, S.A.	10,00	10,00	-	-	-	850
Palencia Alta Velocidad, S.A.	10,00	10,00	-	-	-	-
Alta Velocidad Alicante Nodo Transporte, S.A.	7,50	7,50	-	-	-	-
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	7,50	7,50	-	-	-	-
Subtotal Sociedades Integración FFCC			6.616	19.239	24.013	25.145
Bilbao Ría 2000, S.A.	15,01	15,01	-	5.915	776	776
Fidalia, S.A.U.	100,00	100,00	-	-	-	-
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.	40,00	40,00	-	723	-	-
Subtotal Otras sociedades			-	6.638	776	776
TOTAL			6.616	25.877	24.789	25.921

(25) Hechos posteriores

La aparición del Coronavirus COVID-19 en China en enero de 2020 y su reciente expansión global a un gran número de países, entre ellos España, ha motivado que el brote vírico haya sido calificado como una pandemia por la Organización Mundial de la Salud desde el pasado 11 de marzo.

Para hacer frente a esta grave y excepcional situación, el Gobierno ha declarado el estado de alarma mediante el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo.

En su artículo 14, el citado Real Decreto establece una serie de medidas en materia de transportes, entre las que cabe destacar las siguientes reducciones en los tráficos ferroviarios:

- a) En los servicios de transporte público ferroviarios, que no están sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público (OSP), los operadores de transporte reducirán la oferta total de operaciones en, al menos, un 50 %. Por resolución del

Memoria de Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

- Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se podrá modificar este porcentaje y establecer condiciones específicas al respecto.
- b) Los servicios de transporte público de viajeros que están sometidos a contrato público u OSP reducirán su oferta total de operaciones en, al menos, los siguientes porcentajes:
- i. Servicios ferroviarios de media distancia: 50 %.
 - ii. Servicios ferroviarios media distancia-AVANT: 50 %.
- c) Los servicios ferroviarios de cercanías mantendrán su oferta.

En este contexto, la Entidad, como gestora de una infraestructura crítica, ha desarrollado los planes de contingencia necesarios para dar continuidad a su actividad en todos sus ámbitos de actuación.

Debido a la incertidumbre existente en relación con esta pandemia y ante la ausencia, por el momento, de un tratamiento médico eficaz contra el virus, las consecuencias para las operaciones de la Entidad son inciertas y van a depender en gran medida de la evolución y extensión de dicha pandemia en los próximos meses, así como de la capacidad de reacción y adaptación de todos los agentes económicos impactados.

Por todo ello, a la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales es prematuro realizar una valoración detallada de los posibles impactos que tendrá el COVID-19 sobre la Entidad, debido a la incertidumbre sobre sus consecuencias a corto, medio y largo plazo.

No obstante, como resultado de la evaluación de la situación que está realizando la Entidad, cabe destacar los siguientes aspectos:

- Riesgo de liquidez: debido a la situación general de los mercados, cabe la posibilidad de que pueda existir un aumento general de las tensiones de liquidez en la economía, así como una contracción del mercado de crédito. En este sentido, la Entidad dispone de una tesorería suficiente para afrontar sus obligaciones financieras y, adicionalmente, tiene suscritas líneas de crédito por un importe de ciento noventa y cinco millones de euros, que garantizan que ADIF, con la información disponible, no se verá afectada durante los próximos meses por las referidas tensiones de liquidez.
- Riesgo de variación de determinadas magnitudes financieras: las circunstancias descritas anteriormente, unidas a las restricciones de la actividad comercial prevista en el artículo 10 del Real Decreto 463/2020, podrían tener un impacto negativo en la futura evolución de determinadas rúbricas de la cuenta de pérdidas y ganancias de la Entidad, como el importe neto de la cifra de negocio y los otros ingresos de explotación, que si bien no es posible en este momento cuantificar de forma exacta, no parece previsible que tengan un efecto negativo significativo en sus futuros resultados, patrimonio y situación financiera, teniendo en cuenta las características de la actividad de la Entidad y su condición de gestor de una red estratégica para el transporte de bienes y personas.

En consecuencia, la Dirección de la Entidad, de acuerdo con lo señalado anteriormente y con su régimen jurídico y estatutario, considera que la aplicación del principio de empresa en funcionamiento, según lo descrito en la Nota 2.a), continúa siendo válido.

Por último, resaltar que la Dirección de ADIF está realizando una supervisión constante de la evolución de la situación, con el fin de afrontar con éxito los eventuales impactos, tanto financieros como no financieros, que puedan producirse.

ANEXOS

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Inmovilizado Material, intangible e Inversiones Inmobiliarias del ejercicio terminado en
31 de diciembre de 2019
(Expresado en miles de euros)

	Saldo al 31/12/2018	Altas	Trasposos	Bajas	Reclasificaciones	Saldo al 31/12/2019
Edificios y Otras Construcciones	2.111.967	-	34.803	(4.270)	425	2.142.925
Terrenos y Bienes Naturales	724.286	(22.982)	-	(2.265)	(50.764)	648.275
Total Edificios y Terrenos	2.836.253	(22.982)	34.803	(6.535)	(50.339)	2.791.200
Amortización acumulada Edificios y otras construcciones	(805.373)	(49.533)	-	3.565	(24)	(851.365)
Provisión depreciación edificios y terrenos	(1.449)	-	-	-	-	(1.449)
Total Valor Neto Edificios y otras construcciones	2.029.431	(72.515)	34.803	(2.970)	(50.363)	1.938.386
Instalaciones de la vía y otras instalaciones técnicas	18.981.089	-	334.064	(102.953)	(900)	19.211.300
Amortización acumulada Instalaciones de la vía y otras instalaciones técnicas	(6.990.635)	(325.852)	-	86.560	24	(7.229.903)
Provisión depreciación instalaciones de vía	(3.398)	-	-	18	-	(3.380)
Total Valor Neto Instalaciones de la vía y otras Instalaciones técnicas	11.987.056	(325.852)	334.064	(16.375)	(876)	11.978.017
(Elementos de transporte	311.256	-	3.147	(24.604)	4.169	293.968
Amortización acumulada Elementos de transporte	(277.742)	(10.996)	-	24.097	(3.541)	(268.182)
Total Valor Neto elementos de transporte	33.514	(10.996)	3.147	(507)	628	25.786
Otro inmovilizado material	194.377	-	1.292	(9.684)	(4.317)	181.668
Amortización acumulada Otro Inmovilizado Material	(184.268)	(3.541)	-	9.669	3.543	(174.597)
Total Valor Neto otro inmovilizado material	10.109	(3.541)	1.292	(15)	(774)	7.071
Total Valor Neto Instalaciones técnicas elementos de transporte y otro inmovilizado material	12.030.679	(340.389)	338.503	(16.897)	(1.022)	12.010.874
Obra en curso	842.712	500.206	(373.306)	(48.933)	-	920.679
Provisión depreciación obra en curso	(48.933)	-	-	48.933	-	-
Total Valor Neto Obra en curso	793.779	500.206	(373.306)	-	-	920.679
Total Inmovilizado Material Neto	14.853.889	87.302	-	(19.867)	(51.385)	14.869.939
Inversiones inmobiliarias	173.113	-	1.396	(317)	21.177	195.369
Amortización acumulada inversiones inmobiliarias	(68.237)	(2.747)	-	185	(328)	(71.127)
Provisión depreciación inversiones inmobiliarias	(10.844)	-	-	-	3362	(7.482)
Inversiones inmobiliarias en curso	4.995	1.279	(1.396)	-	-	4.878
Total Inversiones inmobiliarias netas	99.027	(1.468)	-	(132)	24.211	121.638
Inmovilizado Intangible	265.313	-	9.254	(139)	664	275.092
Amortización acumulada Inmovilizado Intangible	(190.271)	(11.436)	-	124	-	(201.583)
Provisión depreciación Inmovilizado Intangible	(15)	-	-	-	-	(15)
Inmovilizado Intangible en curso	7.772	5.020	(9.254)	-	-	3.538
Total Inmovilizado Intangible Neto	82.799	(6.416)	-	(15)	664	77.032

Este anexo forma parte integrante de la nota 4 de la Memoria de Cuentas Anuales del ejercicio 2019 junto con la cual debe ser leído

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Inmovilizado Material e Inversiones Inmobiliarias del ejercicio terminado en
31 de diciembre de 2018
(Expresado en miles de euros)

	Saldo al 31/12/2017	Altas	Trasposos	Bajas	Reclasificaciones	Saldo al 31/12/2018
Edificios y Otras Construcciones	2.061.061	1849	63.020	(13.562)	(401)	2.111.967
Terrenos y Bienes Naturales	703.328	48.053	-	(16.076)	(11.019)	724.286
Total Edificios y Terrenos	2.764.389	49.902	63.020	(29.638)	(11.420)	2.836.253
Amortización acumulada Edificios y otras construcciones	(761.460)	(53.617)	-	10.372	(668)	(805.373)
Provisión depreciación edificios y terrenos	(3.088)	-	-	1.639	-	(1.449)
Total Valor Neto Edificios y otras construcciones	1.999.841	(3.715)	63.020	(17.627)	(12.088)	2.029.431
Instalaciones de la vía y otras instalaciones técnicas	19.185.866	55	185.759	(390.702)	111	18.981.089
Amortización acumulada Instalaciones de la vía y otras instalaciones técnicas	(6.808.882)	(331.473)	-	149.656	64	(6.990.635)
Provisión depreciación instalaciones de vía	(11.780)	844	-	7.538	-	(3.398)
Total Valor Neto Instalaciones de la vía y otras Instalaciones técnicas	12.365.204	(330.574)	185.759	(233.508)	175	11.987.056
(Elementos de transporte	309.647	-	3.285	(7.271)	5.595	311.256
Amortización acumulada Elementos de transporte	(267.449)	(11.950)	-	7.252	(5595)	(277.742)
Total Valor Neto elementos de transporte	42.198	(11.950)	3.285	(19)	-	33.514
Otro inmovilizado material	199.324	-	1.728	(1.044)	(5.631)	194.377
Amortización acumulada Otro Inmovilizado Material	(187.667)	(3.834)	-	1.034	6.199	(184.268)
Total Valor Neto otro inmovilizado material	11.657	(3.834)	1.728	(10)	568	10.109
Total Valor Neto Instalaciones técnicas elementos de transporte y otro inmovilizado material	12.419.059	(346.358)	190.772	(233.537)	743	12.030.679
Obra en curso	793.724	319.879	(253.792)	(17.099)	-	842.712
Provisión depreciación obra en curso	(47.728)	(1.205)	-	-	-	(48.933)
Total Valor Neto Obra en curso	745.996	318.674	(253.792)	(17.099)	-	793.779
Total Inmovilizado Material Neto	15.164.896	(31.399)	-	(268.263)	(11.345)	14.853.889
Inversiones inmobiliarias	168.627	-	4.420	(408)	474	173.113
Amortización acumulada inversiones inmobiliarias	(64.231)	(2.773)	-	288	(1.521)	(68.237)
Provisión depreciación inversiones inmobiliarias	(11.157)	-	-	-	313	(10.844)
Inversiones inmobiliarias en curso	4.946	4.469	(4.420)	-	-	4.995
Total Inversiones inmobiliarias netas	98.185	1.696	-	(120)	(734)	99.027
Inmovilizado Intangible	256.831	-	13.249	(5.197)	430	265.313
Amortización acumulada Inmovilizado Intangible	(180.968)	(9.629)	-	326	-	(190.271)
Provisión depreciación Inmovilizado Intangible	(15)	-	-	-	-	(15)
Inmovilizado Intangible en curso	8.120	12.901	(13.249)	-	-	7.772
Total Inmovilizado Intangible Neto	83.968	3.272	-	(4.871)	430	82.799

Este anexo forma parte integrante de la nota 4 de la Memoria de Cuentas Anuales del ejercicio 2019 junto con la cual debe ser leído



**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS**

**Detalle de empresas del grupo, multigrupo y asociadas
31 de diciembre de 2019
(Expresado en miles de euros)**

Nombre	Actividad	Porcentaje de Participación	Coste de la Participación	Desembolsos pendientes	2019 Miles de euros				
					Fondos Propios(e)	Otras partidas del Patrimonio Neto	Beneficio/ (pérdida) del ejercicio 2019	Resultado de Explotación ejercicio 2019	Dividendos cobrados
FIDALIA,S.A.U. (b)	Gestión inmobiliaria	100%	20.531	-	46.417	-	10.204	12.959	-
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA) (b)	Enajenación y manipulación de materiales innecesarios	100%	874	-	2.228	-	397	526	199
REDALSA, S.A.(b)	Soldadura y regeneración de carril	52%	188	-	11.585	-	133	151	-
Total participaciones en empresas de grupo			21.593	-	60.230	-	10.734	13.636	199
Alta Velocidad ESPAÑA-PORTUGAL, AEIE (e)	Estudios técnicos, económicos y financieros de los Corredores Oporto-Vigo y Madrid-Lisboa-Oporto	50%	1.906	-	21	-	(7)	(7)	-
ADIF-SNCF (L/ FIGUERAS-PERPIGNAN) (b)	Operaciones relacionadas con la circulación y mantenimiento de la LAV Figueras -Perpignan	50%	30	-	60	-	(7)-	(7)	-
Total participaciones multigrupo			1.936	-	81	-	(14)	(14)	-
Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A. (e)	Gestión inmobiliaria	40%	5.200	-	(2.760)	-	(1.132)	(1.261)	-
Terralbina Inmobiliaria, S.A.(e)	Gestión inmobiliaria	40%	-	-	6.608	-	914	938	2.586
HIT RAIL B.V.(b)		4%	54	-	3.217	-	84	84	9
Centro Estación Miranda, S.A.(e)	Gestión Inmobiliaria	40%	1.200	-	1.484	-	(172)	(75)	-
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.(e)	Gestión Inmobiliaria	40%	6.344	-	2.649	-	1.276	1.078	-
Consortio AVE La Meca-Medina (e)		21,50%	13	-	(1.015)	-	(1.075)	(1.344)	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) (b)	Redacción de Proyectos de Ingeniería civil e industrial de índole ferroviaria. Asesoramiento en función de consulting	20,69%	7.977	-	99.321	24	21.623	27.377	1.535
Canfranc 2000 (e)		20%	60	-	5	-	37	37	-
Total participaciones en empresas asociadas			20.848	-	109.509	24	21.555	26.834	4.130
TOTAL			44.377	-	170.029	24	32.289	40.470	4.329

(a) Cuentas anuales auditadas a 31 de diciembre de 2019

(b) Estados Financieros provisionales a 31 de diciembre de 2019

(c) Cuentas Anuales formuladas pendientes de auditoría a 31 de diciembre de 2019

(d) Estados financieros provisionales con borrador de Informe de auditoría a 31 de diciembre de 2019

(e) Los datos relativos a fondos propios y resultado corresponden al último ejercicio disponible, sea provisional o definitivo

En la columna de Fondos Propios está incluido el resultado del ejercicio 2019

Este anexo forma parte integrante de la nota 5 de la Memoria de Cuentas Anuales del ejercicio 2018 junto con la cual debe ser leído



**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS**

**Detalle de empresas del grupo, multigrupo y asociadas
31 de diciembre de 2018
(Expresado en miles de euros)**

Nombre	Actividad	Porcentaje de Participación	Coste de la Participación	Desembolsos pendientes	2018 Miles de euros				
					Fondos Propios(d)	Otras partidas del Patrimonio Neto	Beneficio/ (pérdida) del ejercicio 2015	Resultado de Explotación ejercicio 2016	Dividendos cobrados
FIDALIA, S.A.U. (a)	Gestión inmobiliaria	100%	20.531	-	46.417	-	10.204	12.959	-
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA) (a)	Enajenación y manipulación de materiales innecesarios	100%	874	-	2.030	-	249	328	130
REDALSA, S.A.(a)	Soldadura y regeneración de carril	52%	188	-	11.452	-	465	706	-
Total participaciones en empresas de grupo			21.593	-	59.899	-	10.918	13.993	130
Alta Velocidad ESPAÑA-PORTUGAL, AEIE (a)	Estudios técnicos, económicos y financieros de los Corredores Oporto-Vigo y Madrid-Lisboa-Oporto	50%	1.906	-	21	-	(7)	(7)	-
ADIF-SNCF (L/ FIGUERAS-PERPIGNAN) (a)	Operaciones relacionadas con la circulación y mantenimiento de la LAV Figueras -Perpignan	50%	30	-	60	-		(6)	-
Total participaciones multigrupo			1.936	-	81	-	(7)	(13)	-
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA) (a)	Almacenamiento, depósito y distribución de mercancías	40,34%	24	-	(1.072)	-	(444)	(322)	-
Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A. (a)	Gestión inmobiliaria	40%	5.200	-	(2.760)	-	(1.132)	(1.261)	-
Terralbina Inmobiliaria, S.A.(a)	Gestión inmobiliaria	40%	280	-	6.608	-	914	938	-
Centro Estación Miranda, S.A.(a)	Gestión Inmobiliaria	40%	1.200	-	1.484	-	(172)	(75)	-
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.(a)	Gestión Inmobiliaria	40%	6.344	-	2.649	-	1.276	1.078	560
Samahi		26%	250	-	-	-	-	-	-
Consortio AVE La Meca-Medina (a)		21,50%	13	-	(1.015)	-	(1.075)	(1.344)	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) (a)	Redacción de Proyectos de Ingeniería civil e industrial de índole ferroviaria. Asesoramiento en función de consulting	20,69%	7.977	-	85.116	31	7.418	8.814	957
Canfranc 2000 (a)		20%	60	-	6	-	1	1	-
Total participaciones en empresas asociadas			21.348	-	91.016	31	6.747	7.829	1.517
TOTAL			44.877	-	150.915	31	17.665	21.822	1.647

(a) Cuentas anuales auditadas a 31 de diciembre de 2018
(b) Estados Financieros provisionales a 31 de diciembre de 2018
(c) Cuentas Anuales formuladas pendientes de auditoría a 31 de diciembre de 2018
(d) Estados financieros provisionales con borrador de Informe de auditoría a 31 de diciembre de 2018

En la columna de Fondos Propios está incluido el resultado del ejercicio 2018

Este anexo forma parte integrante de la nota 5 de la Memoria de Cuentas Anuales del ejercicio 2019 junto con la cual debe ser leído

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS
FERROVIARIAS**

Adif

Informe de Gestión Ejercicio 2019

(Incluye la Información No Financiera)

Índice

1. INFORMACIÓN NO FINANCIERA (aspectos a incluir según Ley 11/2018, de 28 de diciembre)	4
2. QUIÉNES SOMOS	5
2.1. Principales magnitudes: Adif de un vistazo	7
2.2. Misión, visión y valores	8
2.3. Modelo de negocio	8
2.3.1. Principales actividades desarrolladas por Adif.....	9
2.3.2. Otras áreas de actividad	10
2.3.3. Actividad Internacional. Adif en el mundo.	11
2.4. Estructura organizativa	14
3. ENFOQUE ESTRATÉGICO	14
3.1. Estrategia empresarial	15
3.1.1. Análisis de materialidad 2019	18
3.2. Entorno de negocio: retos y oportunidades	21
3.2.1. Mantenimiento y mejora de la red	21
3.2.2. Liberalización del transporte de viajeros	21
3.2.3. Retos globales y Agenda 2030	23
3.2.4. Proceso de transformación de plantilla	24
3.3. Los objetivos de desarrollo sostenible en la estrategia de Adif	24
3.4. Innovación y transformación digital	27
3.4.1. Gestión de la I+D+i.....	27
3.4.2. Proyectos e hitos de la innovación.....	29
3.4.3. Activos intangibles y transferencia tecnológica.....	32
3.4.4. Innovación colaborativa.....	32
3.4.5. Innovación abierta y emprendimiento	33
3.4.6. Centro de Tecnologías Ferroviarias	34
3.4.7. Colaboración con Universidades.....	34
3.4.8. Transformación Digital	34
4. BUEN GOBIERNO, TRANSPARENCIA Y GESTIÓN DE RIESGOS	37
4.1. Órganos de gobierno y de gestión interna	37
4.1.1. Consejo de Administración.....	38
4.1.2. Otros órganos de gestión interna	40

4.1.3.	Políticas aplicadas y sistema de gestión de indicadores	42
4.2.	Ética y transparencia	43
4.2.1.	Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	45
4.3.	Compromiso con los derechos humanos	46
4.4.	Gestión de riesgos	46
4.4.1.	Sistema de Gestión Integral de Riesgos	47
4.4.2.	Sistema de control interno de la información financiera (SCIIF). Modelo COSO III ...	48
5.	IMPACTO EN LA SOCIEDAD Y CREACIÓN DE VALOR COMPARTIDO	50
5.1.	Relación con grupos de interés	51
5.2.	Seguridad y salud	56
5.2.1.	Protección y seguridad	57
5.2.2.	Seguridad en la circulación	58
5.2.3.	Prevención de riesgos laborales	65
5.2.4.	Ciberseguridad	65
5.3.	Mejoras del servicio	66
5.3.1.	Construcción	67
5.3.2.	Mantenimiento	69
5.3.3.	Explotación de la infraestructura ferroviaria	72
5.4.	Medio ambiente y lucha contra el cambio climático	81
5.4.1.	Gestión medioambiental	81
5.4.2.	Uso sostenible de recursos	83
5.5.	Equipo humano	101
5.5.1.	Empleados	102
5.5.2.	Organización del trabajo	107
5.5.3.	Relaciones laborales	109
5.5.4.	Prevención de Riesgos Laborales	109
5.5.5.	Formación	112
5.5.6.	Gestión del talento y desarrollo profesional	113
5.5.7.	Igualdad	118
5.6.	Orientación al cliente	121
5.6.1.	Satisfacción de clientes	121
5.6.2.	Accesibilidad	124
5.7.	Compromiso con las comunidades	126
5.7.1.	Programa Estación Abierta	126
5.7.2.	Programa de activos para el desarrollo	129
5.7.3.	Patrimonio y urbanismo	130
5.7.4.	Grupo Societario	133
5.7.5.	Sociedades de integración	136

5.8. Gestión de proveedores	140
5.8.1. Compra pública responsable.....	140
6. ACERCA DE ESTE INFORME Y ESTÁNDARES GRI	142
6.1. Alcance	142
6.2. Estándares internacionales	142
6.3. Análisis de materialidad	143
7. INDICADORES GRI	143
8. NUESTRA CONTRIBUCIÓN A LOS ODS	147
9. ANEXO: ÍNDICE DE CONTENIDOS	149
10. INFORMACIÓN FINANCIERA	155
10.1. Análisis de la actividad y del resultado	155
10.2. Indicadores económicos de la actividad	158
10.3. Cánones ferroviarios	159
10.3.1. Cánones por utilización de líneas de la RFIG.....	161
10.3.2. Cánones por utilización de estaciones y otras instalaciones	163
10.4. Liquidez y recursos de capital	164
10.5. Inversiones realizadas durante el ejercicio	165
10.6. Información sobre la contratación realizada	167
11. HECHOS POSTERIORES	169

1. INFORMACIÓN NO FINANCIERA (aspectos a incluir según Ley 11/2018, de 28 de diciembre)

El 29 de diciembre de 2018, se publicó en el Boletín Oficial del Estado la nueva Ley 11/2018, de 28 de diciembre, en materia de información no financiera y diversidad, a través de la cual se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad (procedente del Real Decreto-Ley 18/2017). Esta nueva legislación sustituye el actual Real Decreto-Ley 18/2017, de 24 de noviembre, que permitió trasponer al ordenamiento jurídico estatal con diferentes grados de exigencia la Directiva comunitaria 2014/95/UE sobre divulgación de información no financiera y diversidad destinada a determinadas grandes empresas y grupos, conteniendo importantes novedades, elevando los niveles de exigencia en cuanto a transparencia y fiabilidad en el reporting de información no financiera y diversidad.

A lo largo de los últimos años se ha puesto de manifiesto una clara tendencia de las compañías a publicar más información en materia de sostenibilidad, motivada principalmente por la demanda de información transparente, comparable y precisa por parte de los inversores y la sociedad en general. Sin duda, es una práctica fundamental en la ruta para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas o el Acuerdo de París sobre cambio climático.

En 2019, en esta línea el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, Adif) ha elaborado un estado de información no financiera adaptado a las previsiones establecidas en la citada Ley 11/2018, que constituye la mejor práctica en esta materia, presentación que lleva realizando desde 2018. Desde el ejercicio 2017, Adif ha optado por la presentación del Informe de Gestión Integrado, incluyendo en el mismo el estado de información no financiera, sometiéndose a los mismos criterios de aprobación, depósito y publicación que el Informe de Gestión.

En cuanto al marco de información, éste se ha basado en los estándares de Global Reporting Initiative (G4GRI) con el objetivo de identificar, recopilar y reportar información sobre los impactos vinculados a cuestiones medioambientales, sociales y económicas, así como la gestión de éstos de manera clara y comparable, proporcionando una imagen completa y equilibrada de los temas materiales de nuestra organización. El reporte se complementa estableciendo una correlación de los estándares G4GRI y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) sobre los que impacta la actividad de la entidad, proporcionando 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 2018, Adif sometió el informe del estado no financiero de la entidad a análisis externo, basado en la metodología Making the Connection - Using GRI's Guidelines to Create a COP siendo realizado por la asociación Red Española de Pacto Mundial, REPM, como parte de su compromiso por el desarrollo sostenible, con el objetivo de detectar los puntos fuertes y áreas de mejora tanto en el nivel de transparencia de las entidades, como en el nivel de implantación de cada uno de los cuatro bloques del Pacto Mundial de Naciones Unidas; así como la medición del nivel de integración de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) dentro de la organización.

Con el modelo de información por el que ha apostado Adif, pretende convertirse en referente de las empresas públicas a nivel nacional en materia de divulgación de información no financiera y diversidad, elevando los niveles de exigencia en cuanto a transparencia y fiabilidad en el reporting de estos datos.

2. QUIÉNES SOMOS

En Adif sabemos el importante papel que tenemos como administradores y dinamizadores del sector ferroviario del país. Por ello, parte de nuestra responsabilidad se basa en la búsqueda de fórmulas eficaces para garantizar que el sector sea uno de los principales motores socioeconómicos del país, trabajando día a día para ofrecer un servicio ferroviario seguro, fiable y eficiente, adaptándonos continuamente a los nuevos retos del entorno.

Como Entidad Pública Empresarial dependiente del Ministerio de Fomento, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante Adif) posee un papel clave como dinamizador del sector ferroviario. En este sentido, Adif desarrolla su actividad con la intención última de situar al tren como medio de transporte principal para la población. Con ello contribuye al desarrollo socioeconómico del país, facilitando la movilidad geográfica de los ciudadanos mediante un medio de transporte sostenible, eficiente y seguro.

Las competencias más destacadas de Adif se recogen en su estatuto particular y siguen las directrices de la Ley del Sector Ferroviario (Ley 38/2015). Es importante señalar, sobre todo para quienes no estén familiarizados con el sector, que Adif no tiene las competencias para la prestación de servicios de transporte ferroviario, ni de viajeros ni de mercancías.



La función principal de Adif es proporcionar una **red ferroviaria segura, fiable y eficiente**, siendo la sostenibilidad uno de nuestros pilares fundamentales.

Con el propósito de mantener y, en la medida de lo posible, mejorar sus índices actuales de seguridad y calidad en el servicio prestado, Adif persigue optimizar la gestión de la infraestructura ferroviaria consiguiendo con ello mejorar su eficiencia y dinamismo. Como resultado de aplicar la mejora continua a la gestión de su negocio, Adif proporciona a la sociedad diferentes **ventajas**, destacándose las que siguen a continuación:

- La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias, así como la construcción de dichas infraestructuras.
- La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad.
- El control e inspección de la infraestructura ferroviaria, así como de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
- La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias que lo soliciten.
- La prestación de servicios adicionales y auxiliares de transporte ferroviario.
- La determinación, revisión y cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias.

Desde su creación en 2005 como entidad pública encargada de la prestación del servicio de transporte ferroviario, se han producido diferentes hitos claves en el avance de Adif hacia la Entidad en la que se ha convertido actualmente.



Las principales normas que regulan la actividad de Adif son las siguientes:

- 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).

2.1. Principales magnitudes: Adif de un vistazo

 NEGOCIO	 BUEN GOBIERNO	 EMPLEADOS	 ECONÓMICOS
865,9 Millones de viajeros	12 Consejeros	11.886 Empleados	Importe de la deuda a valor nominal 354,55 M€
5.282 Media de trenes circulando por día	12 Reuniones del Consejo	97,39% contrato indefinido	Ingresos de explotación 1.674,1 M€
11.934 Km red ferroviaria gestionada	25% Mujeres en el Consejo	+20 medidas de conciliación	Resultado del ejercicio -82,9 M€
15 Asesoramiento en proyectos internacionales	398 Formaciones en materia ética	92,95% cubierto por convenio colectivo	EBITDA -31,9 M€

2.2. Misión, visión y valores

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.

Con este planteamiento y con un propósito corporativo definido, Adif en su Plan Estratégico 2030, 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 Adif debe llevar a cabo para cumplir su responsabilidad y, por último, los Valores se erigen 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.



El **propósito corporativo** de Adif es contribuir a **“mejorar la vida de la gente”** mediante una gestión empresarial basado en el buen gobierno, la transparencia, la igualdad y orientado hacia el bienestar desde las personas

VISIÓN

Alinear toda la organización hacia un desarrollo de infraestructuras sostenibles para que, tanto las generaciones actuales como las futuras, disfruten de una vida mejor

MISIÓN

Diseñar, construir y gestionar infraestructuras ferroviarias para contribuir al bienestar de las personas, generando valor para nuestros grupos de interés a través de todas nuestras áreas de actividad

VALORES

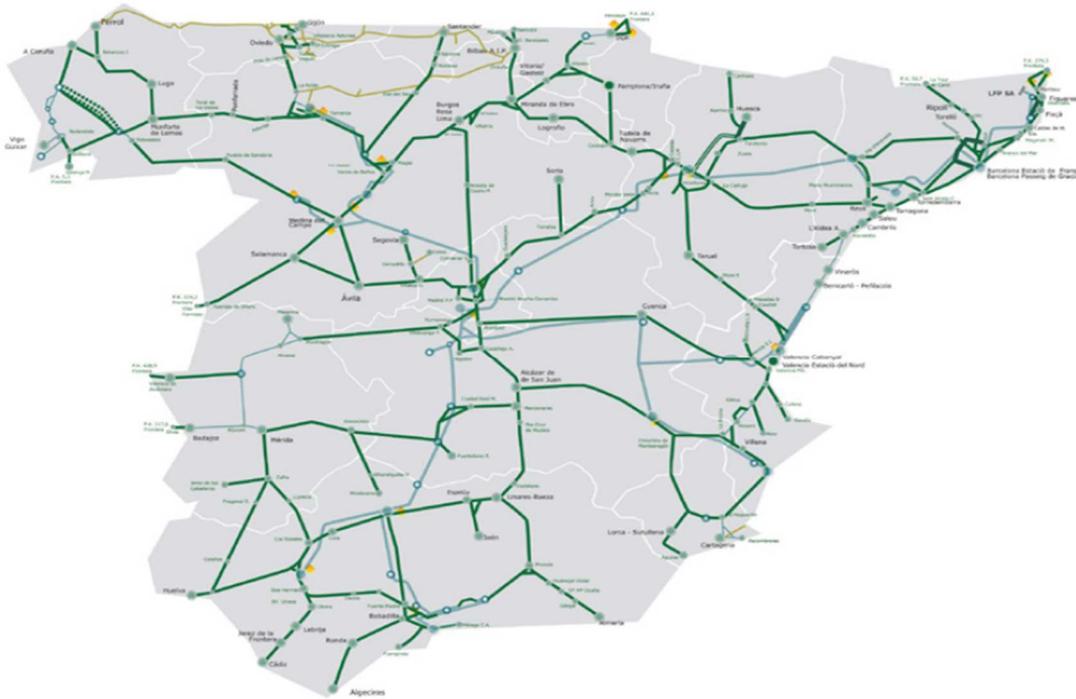
Se resumen en cuatro las cualidades necesarias para lograr la misión de Adif con éxito:

- **Compromiso**
- **Servicio**
- **Integridad**
- **Profesionalidad**

2.3. Modelo de negocio

Adif es responsable de la construcción, explotación y mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias de la red convencional, incluyendo la gestión de las estaciones, de la circulación y de los centros logísticos.

De esta forma, aunque Adif lleva a cabo proyectos fuera del territorio nacional, su actividad empresarial se desarrolla principalmente en el ámbito del territorio español.



La red de titularidad de Adif alcanza los **11.934 kilómetros (red total gestionada)**, de los que **57 km son de Alta Velocidad de Ancho Estándar (UIC)**.

2.3.1. Principales actividades desarrolladas por Adif

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 Fomento o derivadas de propuestas del propio Adif o terceros interesados.

MANTENIMIENTO

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 y actuaciones de mejora.

EXPLOTACIÓN

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.

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. Destacando la importancia que otorga a su trascendencia social y operativa de la seguridad.

Seguridad Integral del Sistema Ferroviario

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.

- **Protección y seguridad:** 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.
- **Seguridad en la circulación ferroviaria:** 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.
- **Prevención de Riesgos Laborales:** 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.
- **Ciberseguridad:** 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 actividad de Adif se desarrolla a nivel nacional, actuando como Administrador de la Red Ferroviaria Convencional distribuida a lo largo del territorio español.

2.3.2. Otras áreas de actividad

De igual forma Adif despliega su actividad en otras áreas de negocio que se resumen a continuación:

SERVICIOS LOGÍSTICOS

Adif pone a disposición de las empresas ferroviarias y de los distintos candidatos una amplia red de instalaciones logísticas diseñadas para facilitar el intercambio modal y el transporte de mercancías por ferrocarril.

En estas instalaciones gestiona los recursos y espacios disponibles, y garantiza la prestación de los servicios que aporten valor añadido a la cadena de transporte ferroviario y su logística, con criterios de transparencia, objetividad y no discriminación.

Adif ha consolidado el desarrollo de diferentes modelos de gestión para sus instalaciones como son la gestión directa, la gestión en autoprestación y la gestión a riesgo y ventura. Asimismo, se mantienen los acuerdos de colaboración para la prestación de los servicios de acceso y expedición de trenes por parte de ADIF, así como las maniobras en el interior del puerto. En diciembre de 2019, en relación con los puertos, pero dentro del apartado de Gestión Ferroportuaria, se firmó el convenio de conexión de la Red ferroviaria de interés General administrada por Adif con la red del Puerto de Málaga.

ASISTENCIAS TÉCNICAS Y COLABORACIONES INTERNACIONALES

En el ámbito internacional, Adif trabaja en base a la defensa de sus intereses y para conseguir la 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 iniciativas internacionales como el desarrollo de la red transeuropea y el desarrollo de regulación internacional en materia de seguridad e interoperabilidad, entre otras.

PATRIMONIO Y URBANISMO

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

SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN, FILIALES Y PARTICIPADAS

Adif lleva a cabo el control y seguimiento económico de todas sus sociedades filiales y participadas y las tareas de coordinación, control y seguimiento de las actuaciones de integración del ferrocarril en las ciudades (en ocasiones a través de Sociedades de Integración).

2.3.3. Actividad Internacional. Adif en el mundo.

El año 2019 ha supuesto un claro avance del sector ferroviario en el mundo. Adif ha afianzado y mejorado su posición en el ámbito internacional a través de la participación en organismos e iniciativas internacionales, participando en misiones en el exterior y recibiendo delegaciones de los cinco continentes.

En lo que se refiere a las misiones, se pueden enumerar las relacionadas con países estratégicos para su negocio exterior y que tienen programas de inversión importantes en infraestructura ferroviaria, como son Noruega (donde se ha firmado un Memorando de Entendimiento con el administrador de infraestructuras ferroviarias Bane NOR), Gran Bretaña (proyecto HS2, nueva línea de alta velocidad Londres – Birmingham – Leeds / Manchester), Suecia, Bosnia, Croacia, Ucrania, Israel Estados Unidos, India, etc.

En este año destacan las labores de asistencia técnica a India, Suecia e Israel o los trabajos de colaboración con Renfe-Operadora en el desarrollo del proyecto de Alta Velocidad en Texas (EE. UU).

Asimismo, Adif ha continuado su participación en el Proyecto de Hermanamiento (Twinning Project), financiado por la Unión Europea, con la finalidad de apoyar al Ministerio de Transportes e Infraestructuras de Ucrania en la creación de una red ferroviaria tanto de mercancías como de pasajeros más eficiente. Para ello, expertos de Adif, Renfe y del Ministerio de Fomento, han colaborado con sus homólogos ucranianos en la adaptación al marco normativo europeo.

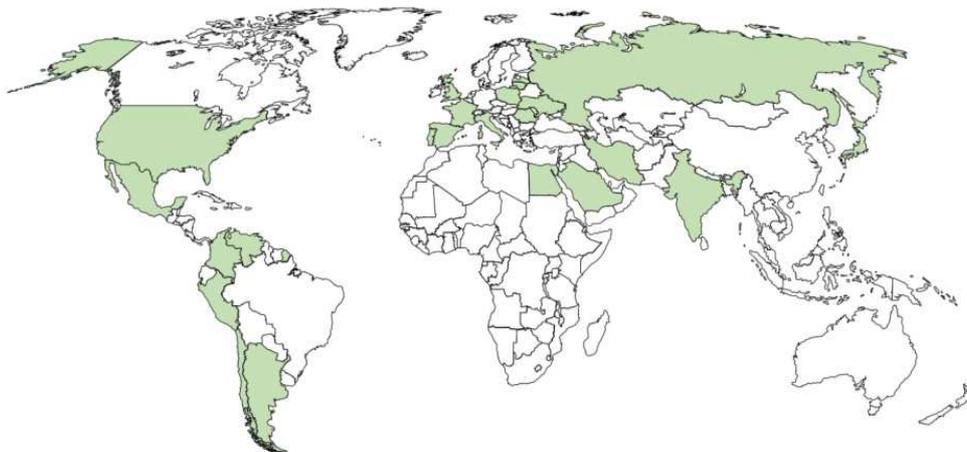
Cabe resaltar que, durante 2019 se continuó trabajando en identificar nuevas oportunidades de negocio en países como Corea, Argentina, Uruguay, Colombia, Perú, Chequia, Bulgaria, India o Arabia Saudí. En este último, destaca la participación de Adif en el Proyecto Haramain que se desarrolla a continuación. Además, se firmó un Memorando de Entendimiento con el Instituto Técnico de Ferrocarriles de Arabia Saudí (Saudi Railway Polytechnic -SRP).

Además, en 2019 Adif ha realizado asesoramiento en 15 proyectos internacionales.

La Entidad tiene representación en los principales organismos internacionales: EIM, UIC (en las que mantiene expertos destacados), AEIEs, RailNetEurope (RNE), con 34 gestores de Infraestructuras Europeas y 10 miembros asociados y la Plataforma PRIME de gestores de infraestructura ferroviaria impulsada por la Comisión Europea. También colabora y sigue las iniciativas en materia de interoperabilidad de la ERA, el ERTMS Users Group y la iniciativa conjunta de investigación europea Shift2Rail, S2R.

La participación en los referidos foros, da la oportunidad a Adif de establecer grupos técnicos bilaterales, fundamentalmente con los Administradores de Infraestructuras de Francia y Portugal, a través de los cuales se impulsa la coordinación en la planificación, proyecto y ejecución de los trabajos de mejora de líneas convencionales que forman parte de los Corredores Europeos de Mercancías, así como los aspectos de gestión de la capacidad y tráfico internacionales ligados a las fronteras con los citados países.

Descripción indicadores		Unidades	2017	2018	2019
Información desempeño en la sociedad y responsabilidad de producto	Presencia en asociaciones y organismos internacionales (<i>integrado Adif y Adif-AV</i>)	N.º	184	218	224
	Presencia en proyectos y actividades internacionales (<i>integrado Adif y Adif-AV</i>)	N.º	145	158	98



Presencia de Adif en el mundo

LÍNEA ALTA VELOCIDAD LA MECA-MEDINA. Proyecto Haramain.

En el ámbito internacional, destaca como hito principal la línea de alta velocidad Meca-Medina, conocido como el Proyecto Haramain.

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, en el marco de la puesta en marcha en Arabia Saudí pone en marcha la construcción de una línea ferroviaria de alta velocidad entre las ciudades de La Meca y Medina (la llamada Haramain High Speed Rail - HHR), de tráfico exclusivo de viajeros, incluyendo cinco estaciones.

Principales características del proyecto:

- Financiado con fondos públicos de Arabia Saudí
- Extensión de la red de 449 Km
- 5 estaciones: Meca, Jeddah, KAIA, KAEC y Medina
- Tráfico exclusivo de viajeros

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, tiene 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.



En 2019, Adif ha continuado coordinando los trabajos de construcción de la línea, así como la elaboración de los distintos procedimientos, sistemas de gestión, normas de funcionamiento de la futura operación de la línea (Plan de Operaciones, Reglamento de Circulación, Plan de Formación del personal de Adif, etc.) y los procesos de comercialización de los espacios de "retail" en las estaciones. Asimismo, ha continuado desarrollando los trabajos incluidos en su

alcance, conforme al acuerdo suscrito con el cliente en el "Settlement Agreement 2" para la operación comercial de viajeros, limitada en la cantidad y prestaciones de la misma, a los equipos y sistemas disponibles y puestos en servicio.

Esta operación iniciada 11 de octubre de 2018 se vio interrumpida -tras su ampliación desde el 31 de agosto de 2019- el pasado 29 de septiembre de 2019, fecha en la que se produjo el incendio 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 la construcción por el Consorcio de un by-pass que evita el paso por la estación afectada, el pasado 11 de diciembre de 2019 se reanudaron los servicios comerciales de transporte de viajeros, una vez se reajustaron con el Cliente los términos del acuerdo que estaban en vigor

antes del evento, y que permiten la incorporación de nuevos activos como el ramal del aeropuerto. Esta extensión de la operación que se prevé hasta abril de 2020 supone que las empresas del Consorcio perciban 83,3 millones de SAR mensuales.

2.4. Estructura organizativa

El organigrama que se recoge a continuación muestra la estructura organizativa de Adif para el ejercicio 2019, a fecha de diciembre de dicho año:



3. ENFOQUE ESTRATÉGICO

Adif orienta su estrategia empresarial en el Desarrollo Sostenible, con el firme convencimiento de que toda su actividad incide de forma relevante en la sociedad. De esta forma, se ha convertido en un referente dentro de su sector en el ámbito de la Responsabilidad Corporativa.

3.1. Estrategia empresarial

En el año 2019 se ha realizado un proceso de revisión y actualización de Plan Estratégico con el objetivo de alinear el horizonte temporal con la Agenda 2030 de Naciones Unidas, centrarlo más en nuestro “core” de negocio y la cuarta revolución industrial inteligente, para dar respuesta a los desafíos a los que la compañía se enfrenta.



El Plan Estratégico 2030 (PE2030) se asienta en **tres pilares**: seguridad, servicio y sostenibilidad que están plenamente alineados con su misión, visión y valores. Estos pilares, reciben el impulso de tres palancas que estimularán su consecución: la transformación digital, la innovación estratégica y las personas.

Los Pilares y Palancas se despliegan en **20 Objetivos Estratégicos**, cuya medición y seguimiento se realiza a través de indicadores clave. Estos objetivos estratégicos son los siguientes:



En paralelo a la formalización de la estrategia, para desarrollar y desplegar estos objetivos a cada Área de Actividad se ha dado un gran impulso a la agilización de las iniciativas estratégicas.

Actualmente existen **32 iniciativas estratégicas** estructuradas entorno a cada uno de los pilares y palancas. De las 32 iniciativas estratégicas, 29 son integradas Adif/Adif AV y 3 son exclusivas de Adif (Plan de Servicios Logísticos, Plan de mercancías, Plan de supresión de bloqueos telefónicos).

AREA	INICIATIVA	ADIF	ADIF AV	INTEGRADO
DG Circulación y Gestión Capacidad	Nuevo modelo de servicios itinerantes de circulación			X
	Proyecto de nueva plataforma de regulación de tráfico SITRA			X
DG Conservación y Mantenimiento	Proyecto nuevo modelo de mantenimiento			X
DG Gestión de Personas	Plan integral de gestión de personas			X
DG Negocio y Operaciones Comerciales	Plan de Servicios Logísticos	X		
	Plan integral de estaciones de viajeros			X
	Plan de mercancías	X		
DG Planificación Estratégica y Proyectos	Plan integral de mejora de la seguridad en cruces de vía			X
	Plan de elaboración del Programa de Inversiones			X
	Plan de internacionalización			X
	Programa de activos para el desarrollo			X
	Plan de lucha contra el cambio climático			X
	Plan de acción social 2020			X
	Plan de desarrollo y despliegue de la gestión integral de riesgos			X
	Plan de implantación de la metodología BIM			X
DG Seguridad, Procesos y Sistemas Corporativos	Plan de innovación estratégica			X
	Plan de actualización y mejora de la seguridad en la circulación			X
	Plan de supresión de bloqueos telefónicos	X		
	Plan de seguridad integral de sistemas de información (PSISI)			X
	Plan de protección de infraestructuras críticas			X
	Proyecto de despliegue 4G			X
	Proyecto de revisión y actualización del sistema de gestión			X
	Plan de implantación de un nuevo modelo de gestión de activos			X
DG Financiera y de Control de Gestión	Plan de transformación de puestos de trabajo			X
	Proyecto operador único de telecomunicaciones			X
Dirección Adjunta Presidencia	Plan de elaboración del Convenio			X
Dirección de Auditoría Interna	Proyecto de adaptación al CPF			X
D. Comunicación y Reputación Corporativa	Plan de mejora de la transparencia y buen gobierno			X
	Plan de comunicación y reputación corporativa			X
Secretaría General	Proyecto de compra pública responsable (social y ecológica)			X
	Plan de posicionamiento en el grupo societario			X
	Plan de administración electrónica			X

A continuación, se muestra el comportamiento anual de los principales indicadores estratégicos de Adif analizados durante la serie 2017-2019 (Datos de 2019, actualizados a octubre de 2019, excepto los datos con periodicidad trimestral, semestral o anual. Estos datos están actualizados al último periodo del año disponible):

DIMENSIÓN OPERATIVA

PILAR/ PALANCA	Nombre	Unidades	2017	2018	2019
SEGURIDAD	Accidentes significativos por causa del administrador	N.º/MkmTren	0,063	0,0782	0,0867
	Accidentes de tren responsabilidad del administrador	N.º/MkmTren	0,098	0,1066	0,1806
	Precursores de accidentes por causa del administrador	N.º/MkmTren	3,54	2,6164	2,5578
	Delitos con incidencia en la actividad	N.º	1.039	911	678
	Accidentabilidad	Accidentes c.bajas/1.000 trabajadores	19,69	17,06	14,98
	Gravedad	Jornadas perdidas/1.000 h trabajadas	0,55	0,53	0,47
SERVICIO	Instalaciones logísticas	M UTIs	489.423	506.063	544.368
	Liberalización**	Nº empresas	13	14	15
	Fiabilidad de las Instalaciones	Nº	6.546	6.891	7.044
	Disponibilidad de las Instalaciones	Minutos	210	211,2	204
	Modernización de estaciones	M viajeros beneficiados	49,1	49,2	48,51
	Ejecución de Inversiones	%	129,09	116,27	148,22
	Integración urbana**	M€ de inversión acumulada	3.622,5	3.877,03	4.030,2
	Actividad comercial en estaciones**	M€ ingresos comerciales	N/D	12,85	15,47
PALANCAS DE TRANSFORMACIÓN	Pirámide de edad	%trabajadores<51 años	20,03	20,05	21,61
	Nivel de Transferencia**	%	86,7	86,7	86,3
	Protección de resultados en el desarrollo de la innovación**	Nº de productos protegidos como propiedad industrial e intelectual	N/D	6	6
	Eficiencia de la innovación**	% resultados transferidos	40	50	67
	Colaboración e innovación abierta**	% ideas y proyectos desarrollados*	N/D	23	37
	Disponibilidad de los sistemas**	%	99,83	98,94	99,71

(*) Solicitados y Recibidos (intraemprendimiento, encomiendas áreas operativas, colaboración e innovación abierta)

(**) Indicador integrado de Adif y Adif-AV

DIMENSIÓN ECONÓMICA

PILAR/ PALANCA	Nombre	Unidades	2017	2018	2019
SOSTENIBILIDAD	Resultado bruto de explotación (EBITDA)	M euros	122,8	-20,753	-29,831
	Resultado neto de explotación (EBIT)	M euros	52,44	-71,759	-82,195
	Aprovechamiento de los fondos comunitarios	%	37	80,93	19,99

DIMENSIÓN AMBIENTAL

PILAR/ PALANCA	Nombre	Unidades	2017	2018	2019
SOSTENIBILIDAD	Reducción de emisiones de GEI	Tm de CO ₂ eq	6.970	6.247	6.329
	Gestión de residuos peligrosos	t/MkmTren	1,08	0,516	0,532

DIMENSIÓN SOCIAL

PILAR/ PALANCA	Nombre	Unidades	2017	2018	2019
SOSTENIBILIDAD	Accesibilidad**	% de viajeros	81,21	83,19	85,07
	Arrendamientos con criterios sociales	Nº	19	22	17
	Vías verdes	Km	1.488	1.554	1.671

(**) Indicador integrado de Adif y Adif-AV

DIMENSIÓN BUEN GOBIERNO

PILAR/ PALANCA	Nombre	Unidades	2017	2018	2019
SOSTENIBILIDAD	Código ético**	Nº de notificaciones*	N/D	12	16
	Transparencia**	% reclamaciones estimadas	10	7,56	4,88

(*) Recibidas y resueltas a través del Canal Ético o por cualquier otro medio que pudiese derivar en una vulneración de los compromisos del Código Ético

(**) Indicador integrado de Adif y Adif-AV

3.1.1. Análisis de materialidad 2019

Adif es consciente de la necesidad de escuchar a los diferentes grupos de interés para 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.

Así, entre los grupos de interés de Adif, 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 el tercer sector (ONG's, asociaciones, etc.).

En 2019, se ha realizado una actualización del análisis de materialidad llevado a cabo en 2017, identificando en primer lugar una relación de asuntos clave a partir del profundo análisis de diversas fuentes de información, algunas de ellas específicas del sector público y del sector ferroviario tanto a nivel estatal como internacional. Adicionalmente, se han tenido en cuenta las nuevas tendencias y los requisitos de la Ley 11/2018, de información no financiera y diversidad.

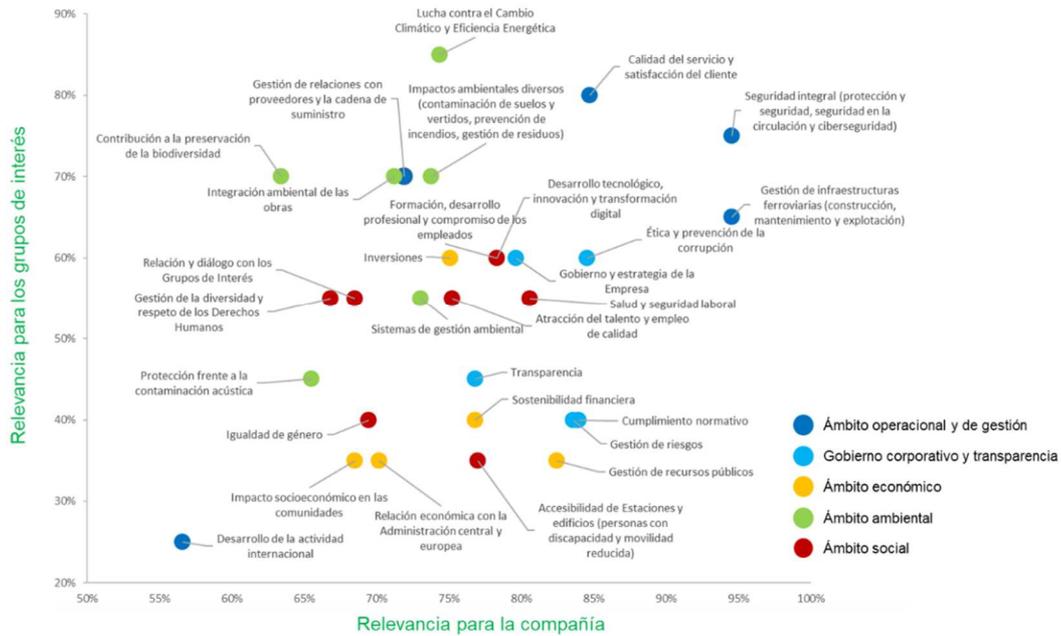
En total se han identificado 29 temas o asuntos relevantes, uno más que en 2017, al haberse eliminado dos e incluido tres nuevos respecto al año pasado. Además, un total de 7 asuntos han cambiado su nomenclatura o han adaptado su contenido, para responder mejor a los requerimientos y tendencias en información no financiera.

ASUNTOS CLAVE RELEVANTES IDENTIFICADOS EN 2019	
Ámbito operacional y de gestión	Gestión de infraestructuras ferroviarias (construcción, mantenimiento y explotación)
	Desarrollo de la actividad internacional*
	Calidad del servicio y satisfacción del cliente
	Desarrollo tecnológico, innovación y transformación digital
	Seguridad integral (protección y seguridad, seguridad en la circulación y ciberseguridad)
	Gestión de relaciones con proveedores y la cadena de suministro*
Gobierno corporativo y transparencia	Gobierno y estrategia de la Empresa
	Cumplimiento normativo*
	Gestión de riesgos
	Transparencia
	Ética y prevención de la corrupción*
Ámbito económico	Sostenibilidad financiera
	Gestión de recursos públicos
	Inversiones
	Relación económica con la Administración central y europea
	Impacto socioeconómico en las comunidades**
Ámbito ambiental	Sistemas de gestión ambiental
	Integración ambiental de las obras
	Lucha contra el Cambio Climático y Eficiencia Energética
	Contribución a la preservación de la biodiversidad
	Protección frente a la contaminación acústica*
	Impactos ambientales diversos (contaminación de suelos y vertidos, prevención de incendios, gestión de residuos)
Ámbito social	Relación y diálogo con los Grupos de Interés
	Accesibilidad de Estaciones y edificios (personas con discapacidad y movilidad reducida)
	Formación, desarrollo profesional y compromiso de los empleados*
	Gestión de la diversidad y respeto de los Derechos Humanos*
	Salud y seguridad laboral
	Atracción del talento y empleo de calidad**
	Igualdad de género**

(*) Asuntos que han cambiado de nomenclatura o que incluyen un nuevo enfoque respecto a 2017

(**) Asuntos nuevos respecto a 2017

Estos asuntos han sido posteriormente valorados en función de su relevancia para la propia compañía y para sus grupos de interés, teniendo en cuenta su impacto en la estrategia, en los objetivos de negocio y en la reputación e imagen de marca, así como su propia capacidad para generar riesgos y oportunidades. Para ello se ha realizado un proceso de consulta interna en el que han participado 106 responsables y directores de área de la compañía. Además, se han tenido en cuenta diferentes estándares de reporting, se han analizado informes de sostenibilidad y RSC de compañías ferroviarias de varios países y se han observado los temas que han tenido una especial relevancia en prensa durante el año. El resultado de esta relación entre la relevancia interna y la externa se presenta en el siguiente gráfico de materialidad:



Al igual que en años anteriores, la seguridad integral de la red ferroviaria, la calidad del servicio proporcionado y la gestión de las infraestructuras ferroviarias se encuentran entre los temas de mayor relevancia, dado que son los aspectos fundamentales sobre los que se asienta el negocio de la Entidad.

No obstante, frente a años anteriores se observa un aumento en la importancia de aspectos ambientales como la lucha contra el cambio climático o los impactos ambientales causados y también en aspectos como la estrategia de la empresa o la salud y seguridad laboral. Los aspectos económicos, por su parte, bajan en relevancia frente a años anteriores.

Esta tendencia tiene su lógica si se consideran los profundos cambios que están ocurriendo a nivel social y la creciente relevancia que los conceptos ambientales están adquiriendo en la actualidad. La Agenda 2030 de las Naciones Unidas y la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible que plantea, es una buena muestra de ello, haciendo que la concienciación social sobre la problemática ambiental que amenaza al entorno natural sea cada vez más intensa.

3.2. Entorno de negocio: retos y oportunidades

El mercado ferroviario es dinámico y está sujeto, tanto en la actualidad como previsiblemente en los próximos años, a fuertes cambios que abren nuevas oportunidades y retos para los que la Entidad ya se está preparando. La evolución tecnológica y la digitalización, la fuerte demanda interna de un servicio cada vez más seguro y de calidad, la interoperabilidad y la liberalización del mercado europeo de transporte de viajeros por ferrocarril, así como los retos globales que afectan a nuestro negocio, son todos ellos aspectos fundamentales de un entorno en transformación acelerada al que debemos dar respuesta.

Entre los principales desafíos a los que Adif se enfrenta y que marcarán su futuro devenir destacan los que se desarrollan a continuación.

3.2.1. Mantenimiento y mejora de la red

La sociedad lo demanda, y Adif asume como un reto permanente la mejora continua de la fiabilidad y seguridad de la infraestructura ferroviaria. Realiza por ello un esfuerzo sostenido para destinar recursos al mantenimiento de la infraestructura y el conjunto de las instalaciones, a la vez que se continúa desarrollando proyectos concretos como renovaciones de vía, automatización de los sistemas de seguridad, supresión de pasos a nivel, mejora de los cruces entre andenes, etc.

Asimismo, por la importancia de su volumen en cuanto a los millones de personas que las utilizan, tenemos muy presente la necesidad de mejorar las infraestructuras sobre la que circulan los tráficos de cercanías, especialmente en el ámbito de Madrid y Barcelona, aunque también en otros núcleos con menor volumen.

**Datos de comparabilidad de longitud de red gestionada por Adif.*

Longitud de red gestionada por Adif en 2019 (11.934 km*):

**Esta longitud ha disminuido fundamentalmente por la puesta en servicio de las variantes de Camarillas y el nuevo trazado de Corredor Mediterráneo*

Cifras en km/línea (dato a 31 de diciembre)

Descripción indicadores		Unidades	2017	2018	2019
Información desempeño en la sociedad y responsabilidad de producto	Red de alta velocidad en ancho estándar (UIC)	km	57	57	57
	Red de ancho Ibérico	km	10.766	10.621	10.565
	Red de ancho mixto ((UIC + Ibérico)	km	119	119	119
	Red de vía estrecha	km	1.207	1.193	1.193

3.2.2. Liberalización del transporte de viajeros

La liberalización del transporte de viajeros en 2020 podría incrementar el tráfico en la Red Ferroviaria de Interés General, con un crecimiento estimado entre el 30 y el 50 por ciento en las líneas de alta velocidad, por lo que es necesario asegurar la calidad y puntualidad del servicio en todas las infraestructuras ferroviarias. Para ello es imprescindible adaptarse a algunas

tendencias que ocurrirán ligadas a este proceso de liberalización, que representa una oportunidad para promocionar el ferrocarril como medio de movilidad más sostenible y la puesta en valor de las inversiones que se han realizado en los últimos años, así como el conocimiento y los avances tecnológicos desarrollados, para estar preparados con la finalidad de responder a las necesidades que tendrán los diferentes actores intervinientes para conseguir sus objetivos de capacidad, eficiencia energética, sostenibilidad, innovación o excelencia en el servicio.

Sin embargo, es necesario el diseño de un programa estable de inversiones en infraestructuras y con recursos suficientes en I+D+i, ya que el transporte se debe adaptar y responder a los nuevos retos de la movilidad.

Entrada de nuevas operadoras en el mercado

Se están desarrollando una serie de procesos que facilitarán la entrada de nuevas operadoras en el mercado. Tanto Adif como Adif-AV trabajan en un estudio sobre la reorganización del tráfico actual con el fin de introducir los servicios de las nuevas empresas ferroviarias. Esta entrada de nuevos operadores ferroviarios que competirán con Renfe, permitirá aumentar la oferta y, por tanto, mejorar la calidad, reduciéndose los precios y mejorando el uso de esta infraestructura.

También se va a dar visibilidad a la capacidad disponible en la red, al tiempo que se facilita seguridad jurídica a las empresas y se aporta visibilidad a la capacidad disponible en la red mediante la suscripción de acuerdos marco que garanticen la reserva de capacidad por un periodo de cinco años.



En 2019, **15 empresas** han utilizado las infraestructuras de Adif y el volumen del tráfico generado ha sido de **137,37 millones de km de tren**, disminuyendo ligeramente frente a 2018.

De igual modo, se consolidará un sistema de cánones por el uso de la red que aporte estabilidad y certidumbre a las empresas. Adif ha incluido en la Declaración sobre la Red para 2019 una descripción del modelo empleado para el cálculo de los costes directamente imputables, lo que supone un paso más en el cumplimiento del marco europeo.

Descripción indicadores		Unidades	2017	2018	2019
Información desempeño en la sociedad y responsabilidad de producto	<i>Liberalización del transporte de viajeros</i>	Nº de empresas que operan en red Adif*	13	14	15

*Nº de empresas que han operado en la red de Adif (período 2016-2019): Acciona; Alsa Rail; Captrain España SAU; Continental Rail; Ferrovial Railway; Go Transport; Low Cost Rail; Logitren; Medway; Renfe Viajeros; Renfe Mercancías; Tracción Rail; Transítia; Transfesa; FGC Rail

Plan de adaptación al Cuarto Paquete Ferroviario

Adif y Adif-AV trabajan en un plan de adaptación al Cuarto Paquete Ferroviario, la base normativa conforme a la que se está desarrollando el proceso de liberalización. Este plan incluye todos los aspectos relacionados con el servicio que se presta a los clientes del ferrocarril. A este respecto, ambas entidades están preparando las estaciones a la incorporación de nuevos operadores, bajo cuatro criterios de gestión: trato no discriminatorio, transparencia, flexibilidad y sostenibilidad.

El mencionado plan tiene como objetivo poner a disposición de los nuevos operadores la información relativa a los servicios ofertados, procedimientos de solicitud y adjudicación, así como precios, que serán publicados en la Declaración sobre la Red. Asimismo, Adif ha iniciado, de manera proactiva, un proceso de búsqueda y localización de terrenos de su propiedad susceptibles de ser puestos a disposición de los nuevos operadores, para la construcción de sus instalaciones.

3.2.3. Retos globales y Agenda 2030

Desde el lanzamiento de la Agenda 2030 y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible, ODS, a finales de 2015, muchos han sido los esfuerzos que han llevado a cabo los gobiernos, empresas públicas y privadas y la sociedad en general para dar respuesta a ellos y avanzar en su consecución hasta 2030. El Plan de Acción nacional para la implementación de la Agenda 2030 contempla la puesta en marcha de políticas públicas, medidas clave para acometer grandes transformaciones, seguimiento, rendición de cuentas y evaluación.

Según los últimos datos disponibles, la gran mayoría de las empresas públicas consideran que la falta de concienciación y sensibilización interna sobre la relevancia de los 17 ODS supone un importante desafío para su integración en las estrategias corporativas. En este sentido, la formación y la identificación de competencias transversales son herramientas claves.

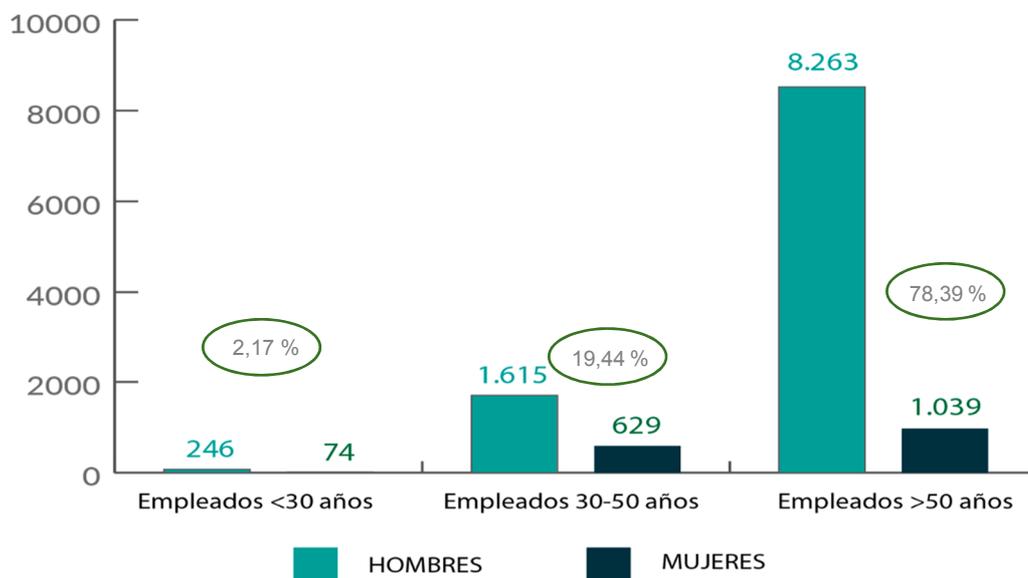
La contribución a la consecución de los ODS supone una oportunidad para mejorar los resultados y los impactos de las empresas en la sociedad, lo cual tendrá necesariamente un impacto positivo en su legitimidad social y su reputación. De igual forma, permite mejorar la gestión interna de los procesos y representa nuevas oportunidades de negocio.

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 de la Agenda 2030. Según la edición de 2019 del SDG Index and Dashboard Report, a nivel mundial España se encuentra en el primer cuartil de países más cercanos a su consecución, en el puesto 21 de 162.



3.2.4. Proceso de transformación de plantilla

Atendiendo a los retos internos, el de mayor calado está relacionado con la pirámide de edad del colectivo de profesionales que integran la plantilla. En Adif la mayoría de los empleados son personas de más de 50 años (78,39% del total), siendo la edad media de los empleados de 53,82 años[1] *Para más información sobre la distribución de la plantilla por edad y antigüedad ver apartado 5.5. Equipo humano (Empleados). Por tanto, 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, además de diferentes convocatorias de OEP (Ofertas de Empleo Público); todo ello 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 nuestra empresa.



		2016	2017	2018	2019
Desglose de plantilla por edad y sexo	Hombre	10.973	10.302	10.284	10.124
	Mujer	1.788	1.572	1.691	1.742
	Total	12.761	11.874	11.975	11.866

3.3. Los objetivos de desarrollo sostenible en la estrategia de Adif



Conscientes del servicio público que Adif presta y del impacto que su actividad genera en el medio ambiente y en la sociedad, la Entidad ha dirigido su orientación estratégica hacia el

concepto de desarrollo sostenible, buscando su integración en cada línea de actividad, apuntando hacia objetivos más ambiciosos de creación de valor compartido, a largo plazo para la sociedad y el conjunto de nuestros grupos de interés.

El **Proyecto GoODS**, creado en 2017, persigue la incorporación rigurosa de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y sus metas en la estrategia empresarial de Adif. Mediante GoODS se quiere reforzar y ampliar el principio de Responsabilidad que fundamenta el Plan Estratégico de la Entidad, abarcando tanto la responsabilidad operativa y de gestión, como la que da respuesta a los retos globales de la sociedad, involucrando a toda la organización para que se refuerce la contribución de Adif a los ODS en los que tiene más impacto.

Este proyecto es una pieza fundamental en la estrategia de la Entidad, y ha contribuido a que ésta se configure como una herramienta eficaz que enmarca todas las decisiones operativas y de gestión, todos los proyectos y actividades, hacia una nueva orientación estratégica basada en la responsabilidad y enfocada hacia la sostenibilidad.

GoODS busca conseguir que Adif tenga un papel relevante en la consecución de la Agenda 2030, impulsando los ODS de forma que en diez años se haya producido un cambio sustancial, involucrando a toda la organización. El proyecto consta de tres fases principales que a su vez se dividen en varias líneas de trabajo:

- **Fase 1 (2017-2018): definición y modelización de GoODS.** Se realizó un estudio en profundidad de los ODS y sus metas, junto a un mapeo de todas las áreas de la entidad para identificar los impactos actuales o potenciales de los 17 ODS y sus 169 metas. A partir de ahí, se realizó una primera selección de los ODS, identificando los más relevantes para Adif teniendo en cuenta su actividad e impactos.
- **Fase 2 (2019-2020): implementación y difusión.** En esta fase, ya iniciada en 2018, se busca consolidar la implantación del modelo, difundirlo interna y externamente, y además favorecer el cambio de modelo y orientación en el siguiente ciclo estratégico (2020-2030). Esto se realizará a través de un sistema de indicadores internos (KPIs) y asumiendo un papel protagonista en la comunicación de los ODS.
- **Fase 3: periodo 2020-2030.** Esta última fase se plantea como un único ciclo con el fin de alcanzar las metas de la organización respecto a su contribución a los ODS y la Agenda 2030. Su planificación y compromisos específicos se establecerán a lo largo del ejercicio 2020 tras evaluar los resultados obtenidos.

Otras instituciones europeas y españolas ya se están movilizando para contribuir a los ODS mediante el impulso de diferentes iniciativas. Con GoODS Adif quiere materializar su compromiso con la aportación de valor para dar respuesta a los retos globales y de país, fomentando el desarrollo económico inclusivo y la transición a un modelo de movilidad sostenible y descarbonizada. Desde una visión a largo plazo, es inevitable darse cuenta de que contribuir al desarrollo sostenible va en beneficio de todos, ya que un entorno más estable, cohesionado, próspero y saludable favorece el desarrollo de la actividad empresarial.

ODS ESTRATÉGICOS IDENTIFICADOS POR ADIF

Con GoODS Adif ha identificado **tres ODS estratégicos y prioritarios** para la Entidad:



El negocio de Adif en su conjunto se orienta a crear y gestionar infraestructuras sostenibles, de calidad, resilientes y seguras. Adicionalmente, Adif apuesta por la innovación y la modernización de las infraestructuras promoviendo la eficiencia



La apuesta por la reducción de la accidentabilidad y los incidentes contribuye a proporcionar sistemas de transporte seguros y a mejorar la seguridad vial. Por su parte, la eliminación de barreras físicas y de comunicación en el acceso al ferrocarril, contribuirá a conseguir un transporte inclusivo. Todo ello, resulta clave como eje vertebrador de conexión entre el mundo urbano, periurbano y rural



Adif contribuye a la lucha contra el cambio climático a través de su propia actividad, fomentando el uso de un medio de transporte limpio.

ODS prioritarios: dos niveles



ODS 9,13 y 11: relación directa con la actividad de Adif y su capacidad de contribución
ODS 9 y 13: mayor margen de mejora de España.



En 2019, inmersos en la **Fase 2 (2019-2020)**, implementación y difusión a través de un sistema de indicadores internos (KPIs), se han creado como parte del modelo, unas fichas de indicadores por ODS, revisando y seleccionando para ello los ODS estratégicos y prioritarios, y asociando indicadores de Adif (de actividad, resultado o impacto) a las metas definidas por Naciones Unidas respecto a los ODS seleccionados. El objetivo es incorporar nuevos indicadores a los actuales, tanto indicadores que ya existen pero que no están dentro de los KPIEs del Plan Estratégico, como nuevos indicadores específicos para los ODS, creando iniciativas estratégicas específicas que contribuyan a los compromisos fijados, y que cuenten con sus propios indicadores.

OEs
X
ODS

ODS impactados por el Plan Estratégico

Pilares del Plan	Objetivos estratégicos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
Pilar Seguridad	OES 1.1. Seguridad de la circulación	⊙	⊙					⊙														
	OES 1.2. Ciberseguridad																					
	OES 1.3. Protección y seguridad	⊙	⊙																			
	OES 1.4. Seguridad y salud laboral																					
Pilar Servicio	OES 2.1. Sistema de transporte	⊙																				
	OES 2.2. Experiencia cliente	⊙																				
	OES 2.3. Oferta de infraestructuras																					
	OES 2.4. Co-creación de valor																					
Pilar Sostenibilidad	OES 3.1. Negocio sostenible																					
	OES 3.2. Medioambiente y clima	⊙																				
	OES 3.3. Cohesión social																					
	OES 3.4. Gobierno y gestión																					
Palancas del Plan	Personas	⊙	⊙																			
	Transformación digital																					
	Innovación																					

⊙ Existe impacto en las metas de los ODS



La situación actual nos lleva a un escenario futuro esperanzador en el que, en el horizonte 2020 podamos revisar y consolidar este modelo estratégico, y a partir de ahí poder generar acciones con mayor impacto en el horizonte 2030.

Para más información sobre la contribución de Adif a los ODS, ver el apartado 8. Nuestra contribución a los ODS.

3.4. Innovación y transformación digital

Adif ha realizado desde el inicio de su actividad una fuerte apuesta por la innovación y la investigación como elementos dinamizadores de la evolución tecnológica de la infraestructura, siendo un aspecto fundamental para lograr la excelencia operativa. Hacia el exterior, la Entidad actúa como promotor de la I+D+i generada por terceros estimulando desarrollos nuevos que puedan aportar valor a la infraestructura.

3.4.1. Gestión de la I+D+i

La estrategia de innovación de Adif tiene por objeto dar respuesta a las necesidades de mejora del servicio y la red planteadas por sus grupos de interés, entre los que hay propietarios, como el Ministerio de Fomento, y clientes, como los operadores ferroviarios y los usuarios finales. El esfuerzo de Adif en la actividad innovadora se pone de manifiesto por el número de proyectos que desarrolla, por el volumen económico de las inversiones y por el esfuerzo tractor y de transferencia tecnológica que realiza.

Asimismo, la estrategia corporativa y la política de I+D+i se centran en la superación de los modelos de innovación interna y la adopción de la innovación abierta en la que Adif se integra en un ecosistema innovador multisectorial y multidisciplinar que dé respuesta a las demandas de los grupos de interés con una visión prospectiva. El lanzamiento de retos tecnológicos al mercado vincula la innovación externa con las necesidades tecnológicas de la infraestructura mediante una generación de valor.

ÁMBITOS DE ACTUACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE I+D+i DE ADIF Y ADIF-AV

Los ámbitos de actuación definidos en esta estrategia son los siguientes:

- Detección de los retos de innovación en Adif y Adif-AV que permitan resolver las necesidades de las áreas operativas.
- Desarrollo e innovación en tecnologías ferroviarias de interés para Adif y Adif-AV mediante la ejecución de proyectos, una gran parte de ellos en colaboración con empresas, centros tecnológicos y universidades.
- Transferencia de los resultados a ambas entidades.
- Protección de los resultados.
- Gestión de la propiedad industrial e intelectual de Adif y Adif-AV.
- Potenciación de la internacionalización de la actividad a través de la participación en comisiones y asociaciones, tales como el Rail System Forum y el Grupo de Coordinación de I+D de la UIC.
- Participación en propuestas y llamadas del Programa Horizonte 2020.
- Inteligencia tecnológica, con una monitorización constante del entorno y acciones específicas bajo demanda para actividades de innovación.
- Emprendimiento interno, fomento de la creatividad y captación del talento de los trabajadores de Adif y Adif-AV.
- Participación en foros del ecosistema de I+D: Transfiere, S-Moving, South Summit y Startup Ole.
- Lanzamiento de retos de innovación sobre las necesidades detectadas, bajo la fórmula de consulta previa al mercado antes del lanzamiento de proyectos.

Los objetivos de innovación que persiguen tanto Adif como Adif-AV se distribuyen en los tres pilares de la estrategia, cubriendo así un amplio espectro tecnológico:



Seguridad: reducir riesgos en la explotación (rotura de carriles, cruces de vía, nuevas tecnologías para el bloqueo de los trenes, tráfico mixto en líneas de Alta Velocidad, mantenimiento predictivo inteligente), aumentar la resistencia de la infraestructura (fenómenos externos) y reducir riesgos de ataques externos (amenazas para la explotación).



Servicio: aumentar la capacidad de la Red Ferroviaria de Interés General (eficiencia binomio vía/electrificación), digitalización (inspección automática de la infraestructura), impulsar el transporte de mercancías (ancho variable, mejoras operativas), mejorar la experiencia del viajero (estaciones) e innovación abierta (espacios de cocreación).



Sostenibilidad: luchar contra el cambio climático (electromovilidad de usuario y energías alternativas para tracción, red eléctrica ferroviaria inteligente) y reducir los costes operativos (ciclo de vida).



Durante 2019 Adif ha trabajado en 31 proyectos de I+D+i, iniciado 9 (OPTIMA, SMAN DRON, SAFIRTS, CARRIL 1-2, SLOPE 1-2, ECOMILLA 1-2, H2, EAVM 2) y finalizado otros 9. De estos últimos, 3 han sido transferidos a producción (el porcentaje acumulado de proyectos transferidos se ha cerrado en un 39%).

3.4.2. Proyectos e hitos de la innovación

En la nueva metodología de innovación abierta las encomiendas se reciben desde planes de innovación externos al propio Adif, planes internos y a través de encomiendas.

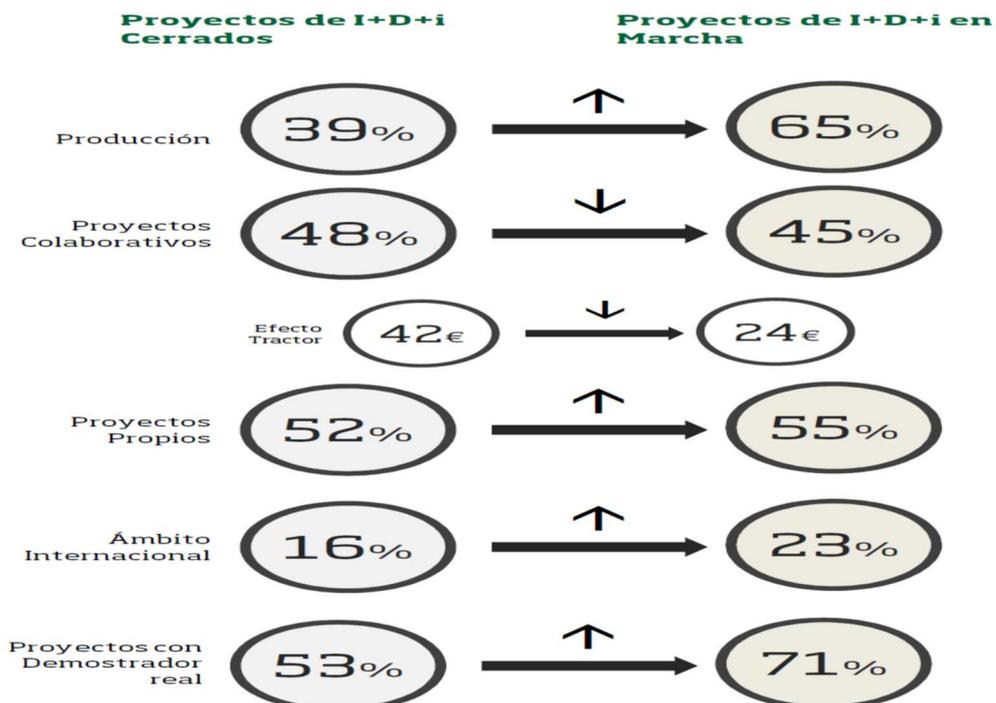
Durante 2019 se han firmado cuatro encomiendas con la Dirección Técnica de la Dirección General de Conservación y Mantenimiento:

- Desarrollo de una borna «inteligente» en los calefactores de agujas
- Reto «Predecir y detectar la rotura de carril»
- Reto «Predecir y detectar fenómenos extraños sobre la infraestructura»
- Desarrollo de un sistema de protección de zona neutra de separación de fases eléctricas

Y una más con la Dirección de Estaciones de Viajeros de la Dirección General de Negocio y Operaciones Comerciales:

- Instalación de ferrolineras dentro del proyecto ECOMILLA en las estaciones de Málaga y Santander

Durante 2019, Adif ha iniciado 9 proyectos y finalizado otros 9 que se iniciaron en años anteriores, La cartera de proyectos asciende a 132, con el detalle que se muestra a continuación



Entre los 9 **proyectos finalizados** en 2019 destacan **ANTINTRUSIVE** (orientado a la prueba de tecnología DAS para detectar la intrusión no autorizada de personas a la infraestructura), **SMAN SLOPE 2** (desarrollo de prototipos basados en cámaras de inteligencia artificial para la detección de obstáculos) y **LIDAR** (mediante el cual se ha desarrollado un procedimiento de digitalización de la infraestructura ferroviaria basado en una plataforma abierta).

Los **proyectos transferidos a producción** son:

- **PN IV** (pasos a nivel dotados de cámaras con inteligencia artificial): se considera transferido al haber obtenido resultados muy satisfactorios que podrían integrarse en una norma futura.
- **ECOMILLA DC SANTANDER**: transferido al ciclo de producción; ha dado como resultado la implantación de una estación de recarga para vehículos eléctricos en la estación de Santander, conectada al sistema eléctrico de la estación.
- **LIDAR**: también transferido, ha generado un estudio de análisis del gálibo existente en la línea de ancho métrico entre Cercedilla y Los Cotos; para las mediciones se ha desarrollado una herramienta informática de datos abiertos que permite analizar en detalle las características de la línea (realmente representa como tal una digitalización de la infraestructura) y que podría ser utilizada en otros proyectos.

Un proyecto desarrollado en años anteriores (**IFZONE**) ha sido parcialmente transferido a producción durante 2019. En ese proyecto se diseñó y probó un nuevo sistema de conmutación de zona neutra que permitía realizar la transición de la zona por el tren de manera transparente para este último. Está previsto que este sistema sea adoptado en la futura electrificación de la línea convencional Bobadilla-Algeciras.

Seis de los proyectos iniciados proceden del desdoble de otros proyectos anteriores. El proyecto **CARRIL ROTO**, se ha dividido en dos proyectos independientes que darán lugar a sendos demostradores también independientes: CARRIL ROTO 1, asociado a un demostrador basado en tecnología DAS, y CARRIL ROTO 2, cuyo demostrador se basará en tecnologías asociadas a la detección acústica y eléctrica.

El proyecto **SMAN SLOPE** ha dado lugar a los proyectos SMAN SLOPE 1, con un demostrador asociado a tecnología DAS, y SMAN SLOPE 2, cuyo demostrador está asociado a cámaras inteligentes, y que, según se ha dicho más arriba, ha finalizado en este período con resultado satisfactorio.

Del proyecto **ECOMILLA DC** han surgido los proyectos ECOMILLA DC SANTANDER, asociado al sistema instalado en la estación de Santander ya finalizado, y ECOMILLA DC PORTABLE que se configura como un nuevo proyecto asociado a la conexión a la Línea Aérea de Contacto DC en diferentes ubicaciones.

Se inician además otros cinco proyectos:

- **SAFIRST**, para analizar la normativa tecnológica en el ámbito de la afección del viento lateral y generar una recomendación de ámbito europeo al amparo de la UIC.
- **PILOTO H2**, para desarrollar un demostrador de un sistema de generación de energía eléctrica mediante pila de combustible de hidrógeno
- **EAVM PILOTO (FASE II)**, continuación del proyecto EAVM VAGÓN, en el que se prevé implementar una composición completa de mercancías con ejes de ancho variable
- **OPTIMA**, proyecto asociado a la convocatoria abierta 2019 de Shift2Rail y cuyo objetivo es desarrollar una integración de los diferentes sistemas de operación ferroviario en una plataforma de operación central

- **SMAN DRON**, un nuevo proyecto colaborativo (mediante contrato de ensayos en la infraestructura) cuyo objeto es analizar el uso de drones para la inspección de viaductos y puentes; su aspecto más innovador es el empleo de la tecnología 5G



PROYECTOS ORIENTADOS A LA MEJORA DE PROBLEMAS EN LA EXPLOTACIÓN FERROVIARIA

Proyecto	Objetivo
I+D+i ANDENES	Informar a los viajeros de si es seguro cruzar a otro andén próximo a nivel de la vía
I+D+i CARRIL ROTO	Detectar posibles roturas de carril
I+D+i EJE DE ANCHO VARIABLE DE MERCANCÍAS	Desarrollar un nuevo eje de ancho variable para vagones de mercancías



PROYECTOS ORIENTADOS A LA DIGITALIZACIÓN DE LA ESTRUCTURA FERROVIARIA

PROYECTO	OBJETIVO
I+D+i LIDAR	Implementación progresiva de nuevas técnicas de digitalización en la infraestructura ferroviaria.
TUNNEL CURIOSITY	Inspección de túneles con un sistema multisensorial.
Proyecto SENTINEL	Automatizar los inventarios de activos.



OTROS PROYECTOS RELEVANTES

I+D+i ANTINTRUSIVE	I+D+i IMPACTO 0	I+D+i ELITES	I+D+i RAILWAY SMART GRID
I+D+i ECOMILLA AC MÁLAGA	I+D+i PN IV	I+D+i ERSAT GGC	I+D+i SMART STATION

PROGRAMA ECOMILLA: HACIA LA INTERMODALIDAD SOSTENIBLE


La imparable tendencia de concentración de la población en grandes áreas metropolitanas exige generar soluciones eficientes, que permitan atender las necesidades actuales, pero también tengan en cuenta las situaciones futuras.

En este contexto es donde Adif plantea el Programa Ecomilla, que persigue generar unas determinadas áreas en los aparcamientos de las principales estaciones ferroviarias para promover la movilidad sostenible en la primera y última milla, utilizando para ello un medio de transporte energéticamente eficiente y de bajas emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI).

3.4.3. Activos intangibles y transferencia tecnológica

Durante 2019 se ha gestionado una cartera de propiedad industrial e intelectual compuesta de 20 patentes, con 11 extensiones internacionales. Además, se han gestionado 5 modelos de utilidad, 1 diseño industrial, 29 marcas nacionales, 7 comunitarias y 3 internacionales; 17 aplicaciones software y 63 registros de manuales y normas.

Con el objetivo de contribuir a la transferencia de conocimiento del sector productivo, en 2019 se han mantenido vigentes 16 contratos de transferencia tecnológica y licencias de fabricación y explotación comercial, que han supuesto para Adif y Adif-AV más 97.559 euros de ingresos en forma de royalties.



En 2019 se ha gestionado una cartera con **20 patentes** y se han mantenido **16 acuerdos de transferencia tecnológica y licencias de fabricación**.

Los contratos de licencia firmados durante 2019 son los siguientes. Se indica el producto y a continuación las empresas licenciatarias. Entre paréntesis se indica la cantidad percibida por Adif en 2019. En todos los casos se trata de licencias no exclusivas.

- Cambiador de ancho variable: Tria.
- Detector de Caída de Objetos: Logytel (para Dubai, 4.580 €), Cobra, Thales (3.000 €) e Indra.
- Detector de Viento Lateral: CAF Signalling (3.000 €) y Logytel (3.000 €).

3.4.4. Innovación colaborativa

El entorno competitivo obliga a buscar nuevas formas de organizar sus procesos internos y diseñar sus relaciones con otros agentes con los que compartir riesgos y recursos. Adif y Adif AV fomentan la innovación colaborativa y abierta para impulsar el conocimiento y el desarrollo tecnológico de la comunidad científico-técnica. La publicación de los retos tecnológicos estimula la investigación para alcanzar soluciones tecnológicamente avanzadas a las necesidades reales de la explotación procedentes del entorno innovador, al mismo tiempo que impulsa la economía.

Las relaciones con el entorno innovador se establecen también con la presencia de Adif y Adif-AV en foros especializados.

«🎤» **FOROS ESPECIALIZADOS CON PRESENCIA DE ADIF Y ADIF-AV**

South Summit



S-Moving



Enertic



Startup Olé



Transfiere



3.4.5. Innovación abierta y emprendimiento

Durante 2019 se ha puesto en marcha el procedimiento de consulta preliminar al mercado para la solución de retos e innovación de Adif y Adif AV. Es una vía para publicar las necesidades de innovación detectadas en las diferentes áreas de la empresa, de forma que cualquier entidad pueda conocerlas y presentar sus propuestas de solución. Se han publicado 6 retos en total, el último de los cuales tiene abierto el plazo de presentación de propuestas hasta marzo de 2020:

- Predecir y detectar la rotura de carril
- Sustituir el Bloqueo Telefónico con nuevas tecnologías
- Predecir y detectar fenómenos externos sobre la infraestructura
- Introducción de la tecnología Blockchain en los procesos que requieran garantía de la información
- Nuevos Servicios de Valor Añadido Red Wifi en Estaciones
- Implantar el mantenimiento predictivo en circuitos de vía y accionamientos de desvío

El emprendimiento interno ha recibido un fuerte impulso en 2019 con la resolución de los concursos VII y VIII de Participación y Creación de Valor. El 30 de octubre se celebró en el Museo del Ferrocarril una jornada de reconocimiento en la que los grupos seleccionados por un jurado externo recibieron el premio a sus trabajos de manos de sus respectivos directores generales. La presidenta puso el broche final agradeciendo la generosidad de los participantes y animando a todos los miembros de Adif y Adif AV a perseverar en la senda del emprendimiento presentando iniciativas al nuevo concurso Adif Talento, lanzado meses antes.

Adif Talento es la nueva propuesta corporativa para estimular y captar el talento interno. Es un nuevo formato que busca aprovechar el potencial existente en Adif y Adif AV con una visión más ajustada a la estrategia corporativa y sus necesidades. La fase de presentación de propuestas en esta primera edición del concurso está abierta hasta el 31 de marzo de 2020.

La Subdirección de Innovación Estratégica gestiona dos buzones para canalizar la creatividad interna, mediante los cuales los miembros de Adif y Adif-AV pueden canalizar sus propuestas:

- ✓ El **Buzón de Ideas e Iniciativas de Innovación**, es un canal de comunicación interna de Adif que permite a cualquier trabajador hacer propuestas para la mejora de la gestión de la empresa, canalizando la experiencia y el conocimiento de tal forma que sus aportaciones permitan lograr mayor eficiencia en la gestión y crear valor en la empresa, haciéndola más competitiva.
- ✓ El **Buzón de Ideas de I+D+i**, es una puerta abierta a la innovación por la cual pueden entrar propuestas de proyectos e ideas que se puedan transformar a su vez en nuevos proyectos de I+D+i. Este buzón está abierto también al exterior mediante un enlace en el sitio web de Adif, de modo que no se limita a la creatividad interna, sino que permite recibir las aportaciones de cualquier persona, tenga relación o no con Adif o Adif-AV.

Toda la información está publicada en el sitio web de Adif: http://adif.es/es_ES/empresas_servicios/innovacion_idi/retos_adif/retos_adif.shtml



3.4.6. Centro de Tecnologías Ferroviarias

El Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTF) es un espacio para la innovación que tiene ya una larga trayectoria y está firmemente asentado en el sector tecnológico. Su característica principal es que está diseñado como un lugar de encuentro para los innovadores y un espacio de trabajo donde las empresas que desarrollan iniciativas tecnológicas aplicables al ferrocarril pueden llevar a cabo sus actividades con personal propio en un entorno compartido.

Hasta el momento son ya 22 las empresas, 16 de ellas multinacionales, que se han instalado en el CTF para desarrollar proyectos propios, siempre relacionados con la innovación ferroviaria. Las dos que se han incorporado durante 2019 son:

- **Dassault Systèmes**, especializada en el desarrollo y la comercialización de software y servicios PLM de respaldo para los procesos industriales durante todo el ciclo de vida de los productos, desde el diseño hasta el mantenimiento.
- **Mahle**, que diseña y fabrica productos y dispositivos que se incorporan en elementos de movilidad eléctrica tecnológicamente avanzados, relacionados con la última milla.

The Railway Innovation Hub Spain

En mayo de 2018, Adif y la asociación “*The Railway Innovation Hub Spain*” firmaron un protocolo general de actuación para promover la colaboración en actividades relacionadas con la investigación científica y el desarrollo tecnológico. En virtud de este protocolo, el Hub fija su sede en el CTF y utiliza las instalaciones comunes. Hasta el momento son 82 las empresas que se ha integrado en esta iniciativa, y 16 de ellas tienen presencia física en el propio CTF.

3.4.7. Colaboración con Universidades

En 2019 Adif ha renovado el Convenio de Colaboración con el Instituto de Electromagnetismo “Salvador Velayos” (Instituto de Magnetismo Aplicado), asociado a la Universidad Complutense de Madrid. Con este Instituto se dispone de una sólida trayectoria de desarrollo tecnológico en el ámbito de la energía y la señalización, previendo continuar esta línea de trabajo.

Por otra parte, el departamento de Innovación de Adif ha continuado colaborando con diversas universidades con las cuales se ha coordinado el desarrollo de varios proyectos a través de estudiantes en prácticas universitarias. En 2019, se han desarrollado proyectos con la Universidad Carlos III de Madrid (para el análisis y estudio de la tecnología de convertidores de potencia empleados en subestaciones DC reversibles) y con la Universidad Politécnica de Madrid, tanto con la Escuela de Diseño Industrial (para el análisis de la tecnología de fabricación aditiva en el ámbito de la infraestructura) como con la Escuela de Ingeniería Industrial (con la que se ha desarrollado un proyecto de control y posicionamiento de vehículos ferroviarios, concretamente aplicado a la circulación de los vagones de prueba con los que se está homologando el nuevo eje de ancho variable OGI).

3.4.8. Transformación Digital

Adif entiende la transformación digital como la implementación de un sistema de gestión inteligente de los procesos de Adif y el reforzamiento de la interacción digital con los clientes. De esta forma, la transformación digital implica cambios en las organizaciones y en cómo las

personas abordan los procesos. No sólo se requiere un esfuerzo tecnológico en el despliegue de plataformas y sistemas, sino modificar hábitos y procesos que derivarán en un cambio cultural para alinearlos con la sociedad digital.

En 2019, la Dirección de Transformación Digital y Sistemas ha puesto en marcha la “Palanca de la Transformación Digital” a través del desarrollo de su estrategia y realizando diversos Planes de Actuación, de cara a incorporar de forma total a la compañía dentro de la sociedad digital.



PRINCIPALES LINEAS DE ACCIÓN RELACIONADAS CON TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Puesto de trabajo unificado (*Workplace*)

Migración de entornos a la nube (cloud)

Plan de Administración electrónica

Transformación de aplicaciones “Legacy”

Renovación de la imagen de Adif en internet

Principales proyectos relacionados con Transformación Digital

Adif en 2019 ha continuado apoyando como palanca de la transformación, proyectos y planes de otras áreas de negocio como el “Plan Director de Transformación Digital de Estaciones de Viajeros”, el “Plan de Implantación de un Sistema de Gestión de Activos (SGA) y nuevo Modelo de Mantenimiento (MDM)” y, la “Nueva Plataforma de Regulación de Tráfico SITRA+”.

En colaboración con la D. de Transformación Digital y Sistemas, una vez definido en 2018 el Plan Director de Transformación Digital de Estaciones de Viajeros, a principios de 2019 fue diseñada la **Oficina de Transformación Digital (OTD)**, con la misión del lanzamiento y seguimiento de las iniciativas definidas en el plan. Durante los primeros meses del año, se definieron sus competencias, procesos, modelos de gobierno de relación operativa y de seguimiento, iniciando formalmente su actividad en el mes de mayo de 2019 y realizándose desde entonces reuniones del Comité Estratégico, Comité Técnico, creación de un espacio colaborativo, desarrollo del cuadro de mando, talleres y monográficos, de forma que de las 41 iniciativas se ha trabajado principalmente en 20 iniciativas (1 finalizada, 7 lanzadas y 12 en ejecución) como son, entre otras, la identificación de coche en andén, nuevos formatos digitales, estudio para guiado inteligente, Espacio Adif o Centro Neuronal de Estaciones.

En este sentido, Adif ha puesto en marcha dos ambiciosos proyectos que permitirán aplicar todos los avances y ventajas de la transformación digital directamente en las estaciones: Smart Station y Centro Neuronal de Estaciones.

SMART STATION: LA VISIÓN DE ADIF



Adif tiene la profunda convicción de que las estaciones deben de ser potentes actores sociales al servicio de los viajeros y los ciudadanos, funcionando como nodos de sostenibilidad que sumen a sus características tradicionales, otras relacionadas con aspectos sociales, ambientales y de impacto en el entorno, creando una relación inteligente y sostenible con la ciudad y sus habitantes. Las estaciones deben fundirse con la ciudad a la que sirven, reuniendo las siguientes características:

- **Estaciones con vida:** edificios adaptativos, sostenibles e integrados en el ecosistema que les rodea, dotados de inteligencia y capaces de responder a las necesidades del ciudadano.
- **Capacidad de reconocer a los usuarios** nada más entrar en la estación, convirtiéndose en un asistente personal mediante los dispositivos móviles.
- **Zonas de encuentro y ocio**, espacios abiertos, luminosos y naturales.
- **Mantenimiento más eficaz**, con sensores, sistemas de automatización y robots que permitan a la estación ejecutar un mantenimiento predictivo e informar de las incidencias y reparaciones necesarias.
- **Hiperconectadas:** plenamente integradas en la ciudad y el territorio, basadas en la integridad de infraestructuras y apoyadas en la bidireccionalidad en el intercambio de datos.

CENTRO NEURONAL DE ESTACIONES



Las estaciones inteligentes e hiperconectadas tienen además la posibilidad de evolucionar hacia conceptos más avanzados. Esta es la concepción del centro neuronal de estaciones. Se trata de un proyecto para crear un centro de gestión, operaciones y mantenimiento de las estaciones de Adif, desde el que se pretenden operar las instalaciones y sistemas de todas las estaciones de Adif y tener la capacidad para interactuar con los clientes y otros interesados.

La idea que se persigue con esto es conseguir dar voz a Adif y capacidad para llegar a los viajeros, 24 horas al día y 365 días al año. Conectado a las futuras plataformas de las Smart Stations, este centro se convertirá en el cerebro de las estaciones por el que pasará toda la información para facilitar y posibilitar la toma de decisiones más ágiles y con mejores datos.

En 2019, se sigue trabajando de forma permanente en la optimización del mantenimiento de las estaciones y el aumento del control de las mismas de forma centralizada y remota, destacando principalmente el avance en la ejecución de trabajos para la gestión remota de estaciones de viajeros e inicio de la actuación de puesta en marcha del futuro Centro Neuronal de Estaciones, habiéndose ejecutado actuaciones en 35 estaciones interviniéndose en instalaciones de servicios básicos, principalmente para apertura y cierre de puertas de acceso, iluminación o interfonía para comunicación con los clientes. Asimismo, se han preparado licitaciones en otras 13 y la de una Asistencia técnica de apoyo para el proceso de redacción del proyecto y ejecución del centro, así como de los sistemas asociados y actuaciones en las estaciones.

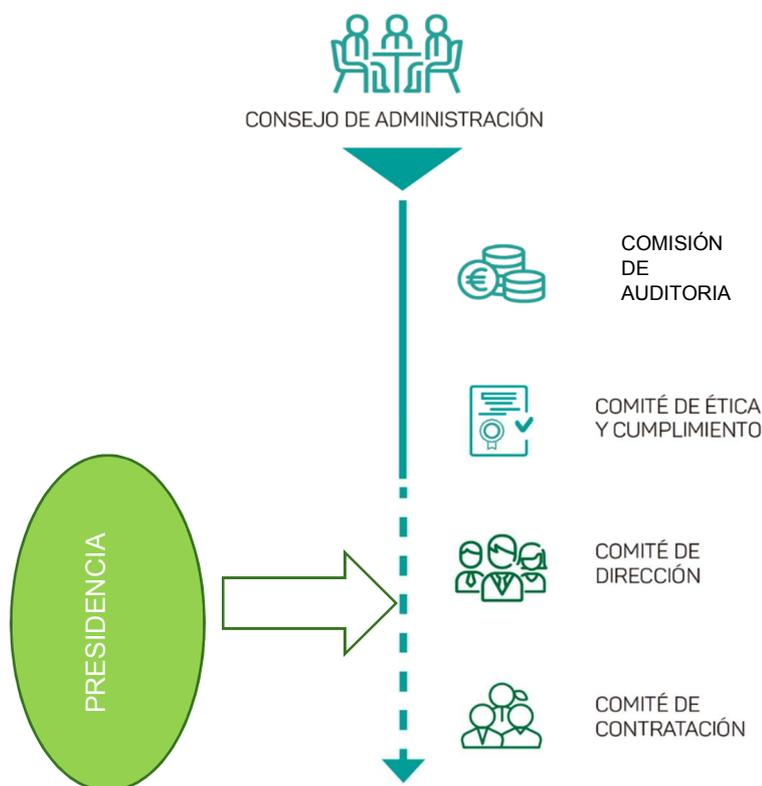
4. BUEN GOBIERNO, TRANSPARENCIA Y GESTIÓN DE RIESGOS

En Adif entendemos que resulta fundamental basar nuestra gestión en un sistema de gobierno cuyos pilares sean garantizar el cumplimiento normativo, impulsar la ética empresarial en la cultura de la organización (incidiendo especialmente en tolerancia cero con la corrupción) y desarrollar la transparencia en la gestión. Adif está configurado como un organismo público adscrito al Ministerio de Fomento, 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.

4.1. Órganos de gobierno y de gestión interna

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, aprobar los criterios generales sobre la organización y fijar las directrices para realizar modificaciones en la plantilla.

Existen 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.



4.1.1. Consejo de Administración

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 Fomento. 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 vocal.

A 31 de diciembre de 2019 el Consejo de Administración estaba formado por doce miembros: la Presidenta, el Secretario del Consejo y diez vocales:

En 2019 el Consejo de Administración se ha reunido en **12 ocasiones**.

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN ADIF 2019

 D^a. Isabel Pardo de Vera Posada 29/06/2018	 D. Jesús Miguel Pozo de Castro 10/03/2017
 D. Guillermo Martínez de Simón 30/01/2019  <small>Presidente Comité de Ética y Cumplimiento</small>	 D^a. Myriam Pérez Nogueira 28/02/2017
 D. Jorge Ballesteros Sánchez 18/04/2013	 D. Alfredo Rodríguez Flores 05/07/2018
 D. Angel Ruiz Ordóñez 17/07/2019	 D. Domingo García Díez 12/07/2018  <small>Presidente del Comité de Auditoría</small>
 D. Antonio Toscano Jiménez 10/01/2014	 D. José María Zalbidegoitia Garai 20/07/2018
 D. Julian Gonzalez Ruiz 10/01/2019	 D^a María Pilar Seisdedos Espinosa 19/11/2018

● Vocales
 ● Presidenta
 ● Secretario

 25% mujeres en el Consejo de Administración

(*) *Nombramiento como Secretario del Consejo de Administración con fecha 30/01/2019*

Los ceses producidos en el seno del Consejo durante 2019 han sido:

- D^a. Myriam Bonafé Tovar (10/01/2019)
- D. Miguel Ángel Cilleros Sánchez (28/06/2019)

Los aspectos más significativos referentes al funcionamiento y organización del Consejo de Administración, son los siguientes:



Constitución: para constituir el Consejo de Administración deben estar presentes, la Presidenta y el secretario, y en primera convocatoria, al menos la mitad de los vocales y en segunda convocatoria la tercera parte de los mismos. Entre ambas convocatorias debe transcurrir al menos una hora.



Reuniones: según el artículo 19 del R.D. 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de Adif, el Consejo de Administración se reunirá, previa convocatoria y a iniciativa de su Presidenta, o a petición de al menos la mitad de los vocales. Lo hará tantas veces como sea necesario para el correcto desarrollo de las funciones de la Entidad, aunque se establece un mínimo de 11 reuniones anuales.



Delegación de voto: los vocales que excusen su asistencia a las sesiones del Consejo o de las Comisiones Delegadas, podrán delegar su voto en la Presidenta u otro miembro de ambos órganos, siendo efectiva la delegación para todos los asuntos incluidos en el orden del día, salvo especificación expresa.



Adopción de acuerdos: los acuerdos del Consejo de Administración se tomarán por mayoría absoluta de votos de sus miembros presentes o representados. La Presidenta es la encargada de deshacer los empates.



Retribución: la Presidenta 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 29 de diciembre de 2014, en su redacción dada por la Resolución de 9 de febrero de 2018, de la referida Secretaría de Estado, 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.

FUNCIONES Y TEMAS TRATADOS - CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

El Consejo de Administración 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 Fomento.
- Aprobar las Cuentas Anuales, el informe de gestión y la propuesta de aplicación del resultado
- Autorizar las operaciones de crédito y demás operaciones de endeudamiento

En el ejercicio 2019, el Consejo de administración se ha reunido en 12 ocasiones. En estas reuniones se han tratado temas como:

- Licitaciones, adjudicaciones e incidencias de contratos
- Convenios de colaboración
- Convenios de encomienda de gestión entre la entidad pública empresarial Adif-Alta Velocidad y la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif)
- Otorgamiento de poderes, actuaciones societarias y patrimoniales
- Aprobación de las Cuentas Anuales individuales y consolidadas de Adif para el ejercicio 2018
- Actualización del Documento de Declaración sobre la Red del ejercicio 2019 y del ejercicio 2020
- Plan Director de Lucha contra el cambio climático 2018-2030.
- Mapa de Riesgos Estratégicos.

- Creación de la Comisión de Auditoría de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif).
- Modelo de Gobierno Corporativo y Cumplimiento Normativo Adif: Aprobación de la Política de Atenciones y Regalos.
- Modelo de Protección de Datos Adif: Aprobación de la Política Corporativa de protección de datos personales y del Estatuto del Delegado de Protección de Datos.
- Aprobación del Procedimiento General de Enajenaciones Inmobiliarias
- Plan estratégico 2030. Desarrollo y despliegue de las iniciativas estratégicas
- Liberalización de los servicios comerciales de viajeros. Características principales del sistema de adjudicación de capacidad de Adif



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 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público para los órganos colegiados

4.1.2. Otros órganos de gestión interna



COMISIÓN DE AUDITORÍA

Por acuerdo del Consejo de Administración de Adif, de fecha 28 de febrero de 2019, se aprueba la supresión del Comité de Auditoría de la Entidad y se crea la Comisión de Auditoría de Adif, y su funcionamiento está regulado por las Normas de Funcionamiento aprobadas en la sesión constituyente de la Comisión de Auditoría celebrada el 20 de marzo de 2019.

A 31 de diciembre de 2019 la Comisión de Auditoría estaba integrado por 3 consejeros de Adif que no tienen funciones ejecutivas en la Entidad: D. Jorge Ballesteros Sánchez y D. Jose María Zalbidegoitia Diez como vocales; D. Domingo García Díez como Presidente. Además, este órgano cuenta con D. Guillermo Martínez de Simón Santos como Secretario. Sus miembros son nombrados por el Consejo de Administración para un periodo de 4 años y sin perjuicio de su posible reelección.

La 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 el Intervención Delegada de la IGAE en ADIF 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 que debe conocer.

Debido al carácter empresarial, la dimensión y la complejidad de la entidad pública empresarial Adif aconsejan la potenciación de la función de control interno, por lo que el Consejo de Administración acordó en 2013 reforzar la función de Auditoría Interna con el objetivo de que las decisiones de la Alta Dirección, los procedimientos que implementa y los controles que establece, sean correctos, sistemáticos y permanentes. En consonancia con lo anterior, el Consejo de Administración aprobó con fecha 28 de marzo de 2019, el Estatuto de la actividad de Auditoría Interna que recoge la misión, autoridad, independencia y objetividad, alcance de las actividades de Auditoría Interna y responsabilidad de la actividad de Auditoría Interna



Reuniones



Miembros



Consejeros no ejecutivos



Mujeres



COMITÉ DE ÉTICA Y CUMPLIMIENTO

Este órgano fue constituido el 18 de octubre de 2018, como respuesta al nuevo Modelo de Gestión Ética en Adif y sustituyó al antiguo Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta que estuvo en vigor hasta el 28 de septiembre de 2018.

Por tanto, es el órgano encargado de velar, en su última, instancia por el cumplimiento del Código Ético y de Conducta aprobado por el Consejo de Administración. Entre sus principales funciones destacan:

- Evaluar y velar por el cumplimiento del Código Ético y de Conducta de Adif
- Supervisar el mecanismo que permite tanto a empleados como a terceros comunicar incumplimientos del Código Ético
- Instruir las consultas y denuncias sobre presuntos incumplimientos del Código Ético de Adif relacionadas con el Área de Cumplimiento Normativo
- Proponer modificaciones en el Código Ético que permitan su mejora y la adaptación a nuevas circunstancias y realidades
- Proponer medidas para fomentar la difusión y cumplimiento del Código
- Revisar las políticas de Cumplimiento Normativa
- Aprobar la Autoevaluación de Fraude en Fondos Comunitarios y el Informe Resumen

El Comité tiene la siguiente composición:

- D. Guillermo Martínez de Simón Santos - Presidente
- D. Michaux Miranda Paniagua - Vocal Recursos Humanos
- D. Juan Pedro Galiano Serrano - Vocal RSC
- D^a Lourdes Porta Etessam - Vocal Riesgos
- D. Manuel Fresno Castro - Vocal Dirección Financiera
- D. Antonio Velázquez Borge - Secretario / Cumplimiento Normativo

17%

Mujeres

COMITÉ DE RIESGOS

Este órgano fue constituido el 14 de diciembre de 2018, y está compuesto por los responsables designados de las áreas de actividad, de las áreas coordinadoras de riesgos y, auditoría interna. Le corresponden las siguientes funciones:

- 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.
- Aprobación de 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.

 **COMITÉ DE DIRECCIÓN**

El Comité de Dirección funciona como un órgano extra-estatutario de deliberación y asesoramiento del Presidente. 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 él
- 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

 **COMITÉ DE CONTRATACIÓN**

El Comité de Contratación funciona como un órgano extra-estatutario de deliberación y asesoramiento del Presidente. 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
- Deliberación y conocimiento de cualquier otro asunto concerniente a la Contratación de la Entidad

La retribución del personal de Alta Dirección se ajusta a lo dispuesto en el Real Decreto 451/2012, por el que se regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades.

4.1.3. Políticas aplicadas y sistema de gestión de indicadores

Adif es una empresa pública al servicio de los ciudadanos y como tal tiene la obligación de adaptarse a los cambios sociales y atender a las necesidades de la sociedad, contribuyendo así a la transformación del sector y de la propia Entidad y garantizando la sostenibilidad y la utilidad pública del sistema ferroviario. Para estos fines, se establecen Políticas Corporativas que tratan sobre los temas relevantes para la organización y que fijan los compromisos de Adif en las diferentes materias.

POLÍTICAS CORPORATIVAS

- Política Corporativa de Lucha contra el Fraude
- Política de Prevención y Gestión de Conflictos de Interés
- Política de Calidad
- Política de Medio Ambiente
- Política Preventiva
- Política de I+D
- Política de Seguridad de la Información
- Código Ético y de Conducta
- Procedimiento de Gestión del Canal Ético
- Política de Gestión Integral de Riesgos
- Procedimiento de Prevención, Detección y Gestión del Fraude
- Política de Seguridad
- Procedimiento de Gestión del Riesgo de Fraude en Fondos Comunitarios

Adif gestiona los siguientes indicadores en relación con estas políticas y a la lucha contra la corrupción y el soborno:

Descripción indicadores		Unidades	2017	2018	2019
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	Notificaciones Canal Ético (integrado Adif y Adif-AV)	N.º	73	57	60 (*16)
	Declaraciones de conflictos de interés (integrado Adif y Adif-AV)	N.º	N/D	794	886
	Empleados formados en ética (integrado Adif y Adif-AV)	N.º	238	542	398

* Recibidas y resueltas a través del Canal Ético o por cualquier otro medio que pudiese derivar en una vulneración de los compromisos del Código Ético

4.2. Ética y transparencia

Adif cuenta desde 2009 con un Código Ético y de Conducta aprobado por el Consejo de Administración y que fue revisado y actualizado 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.

Dentro del proceso de mejora continua iniciado en 2018, en que se procedió a la revisión y actualización del Modelo Ético de Adif, revisando el Código Ético y de Conducta y aprobación de una serie de políticas y procedimientos, se ha dado continuidad del mismo en 2019.

CÓDIGO ÉTICO Y DE CONDUCTA DE ADIF

Este texto recoge los valores y principios éticos de la Entidad, con el objetivo de formalizar las pautas éticas esperables que se derivan de los mismos y que son de aplicación a todas las personas que pertenecen a ella, a sus órganos de gobierno y a todos los terceros que tenga 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
- Salvaguardar la seguridad y la salud
- Respeto al medio ambiente y al patrimonio cultural
- Salvaguardar 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.

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. La Entidad imparte formación a sus empleados a través de la realización de un curso sobre gestión ética cuya realización es obligatoria para todos.



En 2019, **398 empleados*** (dato agregado Adif y Adif AV) se han formado en materia de ética.

De esta forma, Adif garantiza que todos sus empleados lo conozcan y actúen de acuerdo a sus principios.

CANAL ÉTICO

El Canal Ético actúa como canal para la recepción y atención de incumplimientos potenciales del Código Ético y de Conducta. Este canal es gestionado por el Área de Cumplimiento Normativo.

El Canal Ético admite 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 comunicaciones 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
- Intimidad, defensa y presunción de inocencia de todos aquellos profesionales que sean objeto de una investigación

En 2019 se han realizado 4.943 visitas al canal ético externo de Adif, de las cuales 1.071 visitaron el formulario de notificaciones, recibándose un total de **16 notificaciones** relacionadas con presuntos incumplimientos del Código Ético (6 en el canal interno y 10 en el externo).

Adif apuesta firmemente por la profesionalidad e integridad de sus empleados, rechazando cualquier tipo de acción que tenga sospechas de corrupción o de que exista cualquier tipo de soborno.



En 2019 se han registrado **886 declaraciones de conflictos de interés*** (dato agregado Adif / Adif-AV).

El Código Ético establece el compromiso de los empleados de actuar siempre con **integridad y honradez** en el desempeño de su trabajo, comunicando y **evitando las situaciones de conflicto de interés** que puedan ocurrir.

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 Adif 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.
- 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, 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 Fomento, donde se puede consultar información sobre otros organismos públicos, sociedades mercantiles y fundaciones en relación con los diferentes canales.



El portal del Ciudadano es accesible a través de la web corporativa www.Adif.es

4.2.1. 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 a Adif 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.

DOCUMENTOS FUNDAMENTALES DE LA LUCHA CONTRA EL FRAUDE

La lucha contra el fraude es un pilar fundamental dentro del modelo de Cumplimiento Normativo de Adif. Sus documentos fundamentales son:

- Política Corporativa de Lucha contra el Fraude
- Procedimiento de Prevención, Detección y Gestión del Fraude que establece los principios y directrices para luchar contra el fraude
- Declaración institucional de Lucha contra el Fraude
- Procedimiento de Gestión de Riesgos de Fraude en Fondos Comunitarios

Además, 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.

Para demostrar su compromiso de tolerancia cero con el fraude y la corrupción, Adif 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 de Adif.

El Procedimiento de Gestión de Riesgo de Fraude en Fondos Comunitarios tiene como objeto establecer las responsabilidades, metodologías y actividades realizadas en Adif y Adif-AV en el ciclo antifraude. Este ciclo incluye todas aquellas medidas orientadas a la prevención, detección y persecución del Fraude. La combinación de medidas en estos cuatro elementos del ciclo antifraude permite un enfoque proactivo, estructurado, orientado y completo de la gestión del riesgo de fraude tal y como recomienda la Comisión Europea, permitiendo así reducir significativamente el riesgo de fraude y proporcionar una disuasión suficiente.

El 26 de noviembre de 2019 se constituyó el Subcomité de Autoevaluación de Riesgo de Fraude en Fondos Comunitarios que tiene como principal responsabilidad preparar, con la periodicidad establecida en el Procedimiento, la Autoevaluación del Riesgo de Fraude, en términos de impacto y probabilidad, utilizando las herramientas facilitadas por la Comisión Europea u otras que se pudieran establecer por Adif y Adif-AV. Dicha Autoevaluación, que contiene más de 100 controles, debe ser revisada y actualizada anualmente).

4.3. Compromiso con los derechos humanos

Mediante su Código Ético y de Conducta, Adif 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.

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 Adif, que se traduzca en una relación positiva y de confianza con los grupos de interés.

En 2019 Adif **no** ha recibido **denuncias por casos de incumplimiento de los derechos humanos**.

4.4. Gestión de riesgos

Adif, en su permanente compromiso con la gestión transparente, responsable y sostenible, entiende imprescindible disponer de un sistema de gestión de riesgos global, consistente y transparente que establezca un marco normativo común, facilite la identificación, evaluación y gestión homogénea de riesgos y establezca roles y responsabilidades claras para su adecuado tratamiento. Con tal fin, además de los ámbitos específicos de gestión de riesgos que permiten dar respuesta a necesidades y regulaciones particulares de la actividad (Seguridad en la

Circulación, Prevención de Riesgos Laborales, Medio Ambiente, Seguridad en la Información, Control Interno de la Información Financiera, Cumplimiento Normativo, etc.), ha definido su modelo de gestión integral de riesgos.

Adif dispone de un **modelo de gestión integral de riesgos** que permite establecer canales de información apropiados que garanticen una adecuada comunicación para impulsar una cultura de gestión proactiva de los riesgos en todos los ámbitos de la compañía manteniendo niveles de riesgo coherentes.

4.4.1. Sistema de Gestión Integral de Riesgos

Adif cuenta con un Sistema de Gestión Integral de Riesgos que, alineado con las mejores prácticas, facilita dar respuesta de modo sistemático y ordenado a un universo de riesgos con la complejidad y dispersión propia de una organización de sus características. Este sistema responde a los principios desarrollados en la **Política de Gestión Integral de Riesgos**, aprobada por el Consejo de Administración.

PRINCIPIOS DE LA POLÍTICA DE GESTIÓN INTEGRAL DE RIESGOS

- Integración del riesgo en la gestión de la Entidad, por medio de una visión unificada de los objetivos estratégicos y de negocio, y sus propios riesgos asociados.
- Asegurar que los riesgos que puedan afectar a la estrategia y los objetivos se encuentran adecuadamente gestionados y dentro de los niveles de riesgo establecidos.
- Disponer de un sistema de gestión global de riesgos consistente y transparente, que establezca un marco normativo común y facilite la identificación, evaluación y gestión homogénea de riesgos, con roles y responsabilidades claras.

Las funciones de los diversos actores que intervienen en el sistema son objeto de clarificación en la política. De este modo, además de las responsabilidades en materia de gestión de riesgos intrínsecas a las funciones de las distintas áreas de actividad, se identifican “áreas coordinadoras” dedicadas a la gestión o supervisión de riesgos específicos. Todas ellas constituyen el Comité de Riesgos, liderado por el área de riesgos, y que reporta al Comité de Dirección.

El Comité de Riesgos es responsable de la elaboración y seguimiento del mapa de riesgos de Adif. En este mapa se reflejan las principales amenazas a las que la entidad está expuesta, y que pudieran afectar significativamente a la consecución de sus objetivos y el desarrollo de sus funciones. Estos riesgos ponen especial foco en los principales pilares clave de la actividad:

Categoría del riesgo	Descripción
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, trabajadores, clientes o al medioambiente
Operaciones	Circunstancias que podrían amenazar la calidad de los servicios prestados
Regulación y cumplimiento normativo	Riesgos derivados de no realizar un estricto cumplimiento de las normas y regulaciones que resultan de aplicación, ni de los códigos de buenas prácticas adoptados voluntariamente
Reputación	Cuestiones relacionadas con el refuerzo del buen gobierno, transparencia y responsabilidad propios de una empresa de naturaleza pública

Financieros	Afectan a aspectos vinculados con la disponibilidad de recursos y la sostenibilidad financiera de la Entidad
-------------	--

Cabe destacar que la gestión de riesgos ESG de Adif se encuentra en tratamiento para su implementación en el ejercicio 2020.

4.4.2. Sistema de control interno de la información financiera (SCIIF). Modelo COSO III

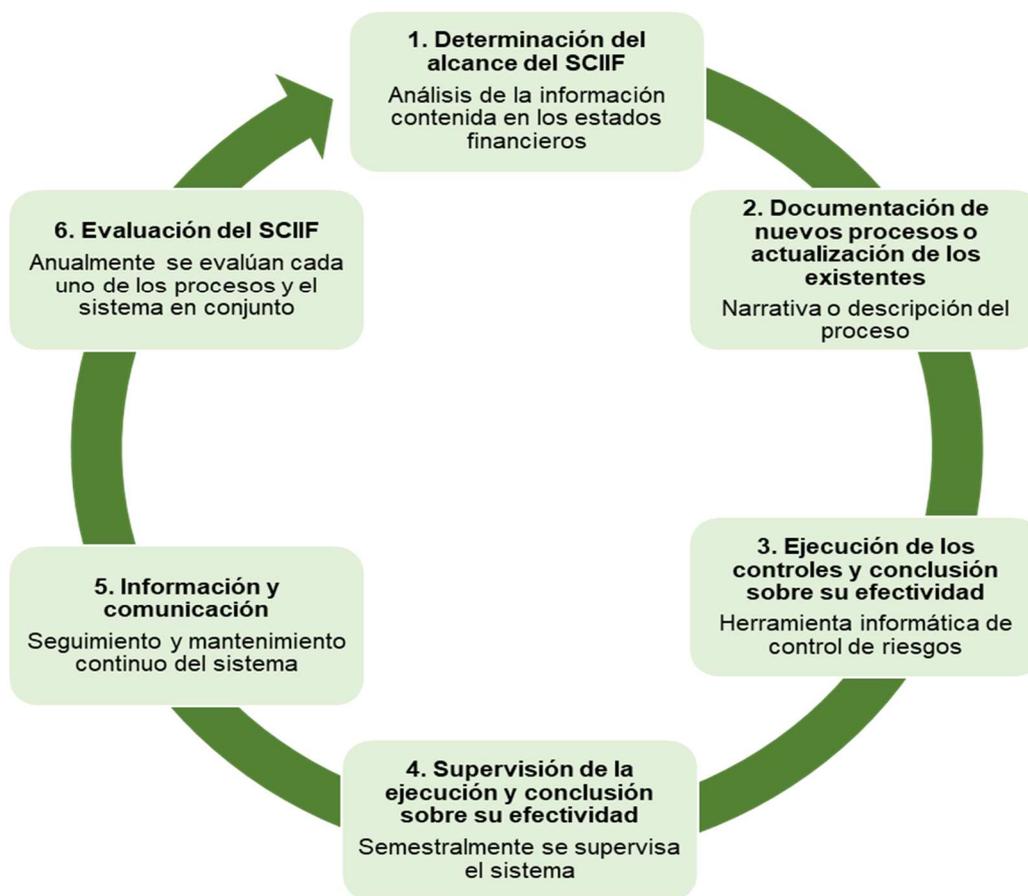
Adif tiene implantado un Sistema de Control Interno de la Información Financiera, en adelante SCIIF, que es una parte de control interno y está configurado por un conjunto de procesos que la Entidad y todo el personal involucrado lleva a cabo para proporcionar una seguridad razonable respecto a la fiabilidad 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, a la fecha correspondiente, los derechos y obligaciones a través de los correspondientes activos y pasivos.

El SCIIF de Adif se inspira en COSO III, un marco de referencia integrado de control internacionalmente reconocido y se sustenta en tres elementos claves: el soporte documental de los controles o evidencias, la evaluación continua a través del ciclo anual y el esquema de responsabilidades piramidal establecido. 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 sientan las bases del SCIIF en Adif.

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:



Los procesos recogidos en el alcance del ejercicio 2019 han sido los siguientes:

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

El Comité del SCIIF, está presidido por el Director General Financiero y de Control de Gestión y formado por los responsables de cada proceso del SCIIF, los directores de Auditoría Interna, de Tesorería y Contabilidad, de Planificación y Presupuestos y de Riesgos, se ha reunido en 2019 dos veces.

En dichas sesiones se ha procedido a la revisión anual del ejercicio anterior, la aprobación del alcance del ejercicio de 2019, el seguimiento del ciclo 2019 y de la supervisión realizada.

5. IMPACTO EN LA SOCIEDAD Y CREACIÓN DE VALOR COMPARTIDO

 RELACIÓN GRUPOS DE INTERÉS	 SEGURIDAD Y SALUD	 MEJORAS DEL SERVICIO	 IMPACTO ECONÓMICO
<p>5.100 Actuaciones en redes sociales</p> <p>100% de solicitudes respondidas en páginas web</p> <p>560 acuerdos y convenios en vigor con organizaciones, asociaciones sectoriales y profesionales</p>	<p>24 actuaciones en obras de supresión de Pasos a Nivel</p> <p>Descenso del 15,2% en jornadas perdidas por accidente o enfermedad profesional</p> <p>160 reuniones de comités de seguridad y salud</p>	<p>742,37 M€ (IVA no inc) adjudicados a proyectos de construcción (obras, servicios y suministros)</p> <p>12,7 M€ (IVA incluido) de inversión en obras de mejora de accesibilidad</p> <p>25,87 M€ (IVA incluido) de inversión para la redacción y ejecución de obras</p> <p>411 M€ destinados a labores de mantenimiento</p>	<p>1.327,4 M€ VALOR ECONÓMICO GENERADO</p> <p>1.358,1 M€ VALOR ECONÓMICO DISTRIBUIDO</p> <p>-30,7 M€ VALOR ECONÓMICO RETENIDO</p>
 MEDIO AMBIENTE	 EMPLEADOS	 ORIENTACIÓN AL CLIENTE	 COMPROMISO CON LAS COMUNIDADES
<p>Reducción del huella carbono 32,5%</p> <p>0 incidencias medioambientales graves</p> <p>0 sanciones administrativas ambientales graves</p> <p>7.594.103€ gastos en prevención de incendios</p> <p>Reducción del consumo del agua 21%</p>	<p>11.886 empleados</p> <p>14,68% mujeres</p> <p>92,95% cubiertos por convenio</p> <p>49,9 horas de formación por empleado</p> <p>427 plaza OEP</p>	<p>-0,37% reclamaciones</p> <p>-15,8% sugerencias</p> <p>7,76 sobre 10 en calidad percibida</p> <p>85,07% viajeros en estaciones accesibles</p> <p>20 estaciones con servicio Dialoga</p>	<p>486* actividades Programa Estación Abierta (*integrado adif/adif av)</p> <p>78* estaciones Programa Estación Abierta (*integrado Adif/Adif AV)</p> <p>114 Km nuevos en vías verdes</p> <p>200 Convenios</p>

En Adif somos conscientes de que tenemos una gran responsabilidad y de que nuestras acciones tienen una importante repercusión en la sociedad. Es por ello, que trabajamos con el fuerte compromiso de estar siempre al servicio del interés general, tratando de generar un impacto positivo en todos nuestros grupos de interés y trabajando para crear valor compartido.

5.1. Relación con grupos de interés

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.

Adif 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, afecta o puede 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 (ONGs, asociaciones, etc.). El PT2030 ha considerado, mediante la agrupación de diferentes colectivos, cinco grupos de interés prioritarios:



Adif es consciente de la importancia de mantener una relación cercana, accesible y transparente con todos sus grupos de interés, por lo que da 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 Adif.

Por ello, la Entidad prevé en el futuro revitalizar su presencia en Internet mediante el desarrollo y la creación de una nueva página web corporativa. Además, la compañía ha incrementado sus relaciones con Medios de comunicación y ha creado un Portal de Transparencia. Al igual que el

año pasado, Adif mantiene su foco en el diálogo con los grupos de interés a través de las redes sociales.

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** son los **principales canales de comunicación** con los grupos de interés.

En la siguiente tabla se puede ver un resumen de los canales de comunicación establecidos con los diferentes grupos de interés de Adif.

Grupos de interés	Canal establecido
ADMINISTRACIONES PÚBLICAS E INVERSORES (Ministerio de Fomento, Administración y organizaciones financieras)	<ul style="list-style-type: none"> • Comunicación continua a través de los organismos competentes (Subsecretaría de Estado, Secretaría de Estado de Infraestructuras, etc.) • Reuniones de seguimiento • Convenios Administrativos
CLIENTES EXTERNOS (usuarios del sistema ferroviario, operadores ferroviarios, clientes empresas, gobiernos de otros países) *	<ul style="list-style-type: none"> • 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 • Buzón de comunicación Web • Redes Sociales • Canal App Adif (información en tiempo real del estado de la red y horarios)
PROVEEDORES	<ul style="list-style-type: none"> • Comunicación vía correo electrónico o telefónica • Convenios de colaboración
SOCIOS DE NEGOCIO Y ALIADOS	<ul style="list-style-type: none"> • Acuerdos y colaboraciones sectoriales • Asambleas generales y europeas, delegaciones internacionales • Eventos y foros especializados • Correo electrónico o teléfono
SOCIEDAD (ciudadanos, asociaciones, ONGs, organizaciones europeas e internacionales)**	<ul style="list-style-type: none"> • Informes anuales de Adif y otras publicaciones • Información permanente a través de los medios de comunicación • Comunicación web • Redes Sociales • Portal de Transparencia

EMPLEADOS***	<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
---------------------	--

(*) Para más información sobre la relación con este grupo de interés, ver apartado "Satisfacción de clientes"

(**) Para más información sobre la relación con este grupo de interés, ver apartado "Ciudadanos"

(***) Para más información sobre la relación con este grupo de interés, ver apartado "Empleados"

ACUERDOS Y CONVENIOS

CON ORGANIZACIONES Y ASOCIACIONES SECTORIALES Y PROFESIONALES

Durante 2019, 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:

Número de acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales y profesionales: EN VIGOR	2017	2018	2019
Adif+ Otros	502	527	560*
Adif+ Adif-AV+ Otros	17	27	36
Adif+ Adif-AV	5	6	9

*Dato provisional pendiente de concretar el número de Convenios en vigor por aplicación de la D.A. 8ª de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Número de acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales y profesionales: FIRMADOS	2017	2018	2019
Adif+ Otros	31	25	33
Adif+ Adif-AV+ Otros	5	11	9
Adif+ Adif-AV	0	1	3

Las principales magnitudes de 2019 de Adif relacionadas con la comunicación con los grupos de interés son las siguientes:

Concepto	2018	2019
Número de actuaciones en redes sociales	5.438	5.100
Porcentaje total de solicitudes contestadas a través de la página web	100%	100%
Eventos gestionados por Adif	13	20
Plan Estratégico de Comunicación, número de acciones	331	355
Porcentaje de solicitudes de información de medios de comunicación contestadas	100%	100%
Porcentaje de reclamaciones sobre Transparencia aceptadas por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno	7,56%	4,88%

A continuación, se resume la relación existente entre Adif y algunos de los grupos de interés más importantes:

ADMINISTRACIONES PÚBLICAS Y ORGANISMOS EUROPEOS

Adif se encuentra adscrita al Ministerio de Fomento 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 Fomento se establece principalmente a través de la Subsecretaría de Estado, la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, y especialmente, con la Dirección General de Ferrocarriles. Pero también está en contacto continuo con otras entidades adscritas al mismo, tales como Renfe Operadora y con otros ministerios como el Ministerio de Empleo y Seguridad Social y el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

Por otro lado, Adif mantiene una relación con organismos reguladores tales como 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 entidades a nivel internacional:

- RNE (RailNet Europe): 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 mercancías sobre los mismos.
- EIM (European Infrastructure Managers): como asociación que aglutina a los más importantes gestores de infraestructuras europeas y que actúa como grupo de interés ante organismos de decisión política y legislativa de la Unión Europea y realiza estudios en apoyo de la modernización del sector ferroviario.
- ERA (European Union Agency for Railways): para el desarrollo de especificaciones técnicas dirigidas a la interoperabilidad y seguridad, Adif-AV participa en este desarrollo a través de EIM.
- AEIEs (Agrupaciones Europeas de Interés Económico): para el desarrollo de proyectos transfronterizos ligados a Corredores ferroviarios internacionales y Redes Transeuropeas de transporte (RTE-T).
- PRIME: es la plataforma de gestores ferroviarios europeos para el desarrollo del Cuarto Paquete ferroviario. Adif-AV participa en la elaboración de un sistema de indicadores que

PROVEEDORES

Los proveedores son una pieza esencial para el desarrollo de la actividad de Adif. 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.

FORÉTICA

Forética es una asociación que persigue promover la cultura de la Gestión Ética, la Responsabilidad Social y la sostenibilidad en las empresas. Actualmente, es una organización de referencia en RSE en España y Latinoamérica, siendo la plataforma española más consolidada y líder en responsabilidad empresarial y sostenibilidad.

Adif se adhirió a Forética en 2017 en calidad de socio-promotor. Además, en 2018 se incorporó al Grupo de Acción de RSE en Empresas Públicas, coliderando con ICO la plataforma colaborativa empresarial coordinada por Forética que tiene el objetivo de fomentar el intercambio de conocimiento entre las empresas públicas participantes en aspectos ambientales, sociales y de buen gobierno, visibilizar casos de éxito empresarial, trasladar herramientas y tendencias relevantes a nivel internacional y contribuir positivamente al liderazgo de las empresas públicas en este ámbito.

En 2019, Adif sigue liderando dicha plataforma junto con ICO, que cuenta con 28 entidades públicas miembro: Adif, AENA, CESCE, Correos, Emasesa, Enaire, Extremadura Avante, Grupo Tragsa, ICO, INFORMA D&B, ISDEFE, ITVASA, Metro de Madrid, Paradores, Renfe, RTVE, Valenciaport, Aquavall, Canal Sur Radio y Televisión, Corporación Pública de Aragón, Enresa, Grupo ENUSA, ICEX España Exportación e Inversiones, INCIBE, INECO, INFORMA D&B.

SOCIOS DE NEGOCIO Y ALIADOS

Dentro de este grupo de interés, Adif identifica a las sociedades filiales y participadas, entre las que se encuentran las sociedades de integración. La gestión de este grupo de interés se basa en su seguimiento y la coordinación de las actuaciones de integración del ferrocarril en las ciudades con la colaboración de otras áreas de la empresa. Durante 2019, se han celebrado 58 Consejos de Administración y Juntas de accionistas de las Sociedades que se realizan en el ámbito de las Sociedades Filiales y Participadas y en las de Integración.

De esta forma, Adif establece alianzas con empresas externas y con administraciones que se formalizan mediante convenios, acuerdos de colaboración y participaciones accionariales.

En el ámbito de las sociedades de integración, y como fruto del esfuerzo de la Entidad por adaptarse al nuevo marco estratégico de la empresa y al entorno económico que exige una mayor eficiencia y transparencia en la utilización de los recursos, se ha refinanciado la deuda de determinadas sociedades, se ha asumido la gestión jurídica, administrativa y contable, así como el seguimiento económico y financiero de otras que carecían de estructura suficiente para llevarlo a cabo, y se han negociado préstamos participativos.

RED ESPAÑOLA DE PACTO MUNDIAL DE NACIONES UNIDAS

Adif culminó en 2018 su proceso de adhesión a la Red Española de Pacto Mundial de las Naciones Unidas, en calidad de socio-participant. REPM es una asociación sin ánimo de lucro. 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 promovida por las Naciones Unidas, y también desde su compromiso por impulsar un cambio relevante en la forma de abordar e integrar la Responsabilidad Corporativa en la estrategia de la Entidad y operaciones de negocio para una mejora de su desempeño e impacto en la sociedad, contribuyendo activamente a la consecución de los ODS.

En 2019, REPM como parte de su compromiso por el desarrollo sostenible, como análisis externo ha analizado las memorias de sostenibilidad de Adif, con el objetivo de detectar los puntos fuertes y áreas de mejora tanto en el nivel de transparencia de la entidad, como en el nivel de implantación de cada uno de los cuatro bloques del Pacto Mundial de Naciones Unidas, afianzando con ello los niveles de transparencia en el reporting y, favoreciendo el nivel de integración de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en la estrategia empresarial.

5.2. Seguridad y salud

La seguridad, entendida en su más amplio alcance (circulación de trenes, protección frente a actos delictivos y seguridad laboral), es uno de los pilares estratégicos de Adif y es un elemento central de la cultura empresarial que orienta la toma de decisiones. La gestión de la seguridad parte de la necesidad de minimizar los posibles riesgos, de manera que se alcance un elevado nivel de seguridad en todos los aspectos de la gestión de la infraestructura y en la circulación ferroviaria. Para el cumplimiento de su propósito corporativo, la Entidad asume el compromiso de desempeñar sus actividades de forma segura y eficiente.

ELEMENTOS FUNDAMENTALES DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD

- Asegurar la implantación y divulgación de la cultura de seguridad a todos los niveles de la Entidad, fundamentada en la prevención, la proactividad y la participación del personal.
- Gestionar los riesgos asociados a la actividad y operación.
- Fomentar una cultura de confianza, seguridad positiva y aprendizaje continuo, que aliente a todo el personal de la organización a contribuir al desarrollo de la seguridad.

La Gestión de la Seguridad en Adif implica a todas las áreas de gestión, pero de forma singular a las siguientes Direcciones Generales y una subdirección:

DIRECCIONES IMPLICADAS EN LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD
DG. de Seguridad, Procesos y Sistemas Corporativos
DG de Circulación y Gestión de Capacidad
DG. de Construcción
DG. de Conservación y Mantenimiento
DG. de Negocio Corporativo y Operaciones Comerciales
DG. de Gestión de Personas
Subdirección de Calidad y Cliente

De esta manera, la cultura de seguridad integral es entendida en un sentido transversal a la actividad, en todos los niveles, todos los procesos y todos los sujetos que se relacionan con ella e incluye la gestión de la seguridad en las infraestructuras gestionadas por la Entidad, la seguridad en operaciones ferroviarias que discurren sobre éstas, así como la salvaguarda de la seguridad de los trabajadores propios y ajenos que mantienen relaciones laborales de cualquier tipo con ella. Actualmente Adif se encuentra inmersa en una tarea de refuerzo interno de la cultura de la seguridad, en la que cobra un valor relevante el análisis de riesgos de cada actividad, cada proceso y cada cambio organizativo que se planifica en la Entidad. Internamente, este refuerzo de la cultura de la seguridad se ha visto reflejado con la creación de la Dirección General de Seguridad, Procesos y Sistemas Corporativos.

Por lo tanto, Adif no solo se centra en mejorar la seguridad en la circulación, sino que presta también especial atención a la prevención de riesgos laborales y al fomento de la seguridad de sus empleados, con numerosas acciones destinadas a ese fin. Por último, en un mundo cada vez más digitalizado, no se puede dejar de lado la ciberseguridad tanto a nivel externo con los proveedores que trabajan con Adif o los clientes que visitan la página web, como entre sus propios empleados.

La seguridad integral en Adif se cimienta sobre los siguientes pilares:

- **Protección y seguridad:** 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.
- **Seguridad en la circulación ferroviaria:** Gestión 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 confianza en la red por la que transitan. Adif tiene encomendada también la seguridad de Adif-AV.
- **Prevención de riesgos laborales:** Compromiso con la seguridad y salud de los trabajadores propios o ajenos, 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.
- **Ciberseguridad:** 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.



5.2.1. Protección y seguridad

El ámbito de protección y seguridad hace referencia a la actividad que lleva a cabo Adif para garantizar la seguridad de las personas, la continuidad de las operaciones y la preservación de los activos, frente a las amenazas de seguridad y las situaciones de emergencia. Se trata de lograr un sistema de respuesta que sea capaz de absorber el impacto de una amenaza sin, por ello, perder capacidad operativa.

Durante el año 2019, se llevan a cabo diferentes acciones. A continuación, se detallan los logros de mayor relevancia:

SEGURIDAD

- Presentación de 767 denuncias administrativas y 1.093 denuncias penales.
- Realización de 1.850 inspecciones de seguridad y 479 operativas extraordinarias.
- 1.268 intervenciones de auxilio a personas.
- 190 intervenciones de auxilio a accidentes.
- Recuperación de 1.548 objetos perdidos.
- Puntuación de 37,55 sobre 45 en la evaluación de los servicios de vigilancia y seguridad.

AUTOPROTECCIÓN Y EMERGENCIAS

- 41 planes de autoprotección realizados.
- Realización de 86 simulacros.
- Ejecución de 145 inspecciones a medios e instalaciones de protección.
- 292 jornadas formativas a personal interno y externo con 3.368 alumnos.

ÁREA TÉCNICA

- Finalizados 10 proyectos de instalaciones de protección y seguridad en estaciones e informados 55 proyectos.

Además, la entidad consigue por tercer año consecutivo, disminuir los incidentes por sustracción de conductores eléctricos, pasando de 141 en 2018 a 103 en 2019, habiéndose reducido el número de incidentes en un 26,95%. Por otra parte, se ha registrado un ataque deliberado contra infraestructuras críticas y se han producido 678 delitos con incidencia en la actividad

En 2019 se han llevado a cabo un total de **292 cursos*** (dato agregado Adif/Adif-AV) **y 86 simulacros** (dato Adif).

disminuyendo un 25,58% respecto a 2018.

Descripción indicadores		Unidades	2017	2018	2019	Metas a 2020
INFORMACIÓN DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO	Evaluación de la prestación de los servicios de vigilancia y seguridad	puntos/45	38,33	39,46	37,55	> 35
	Ataques deliberados contra las infraestructuras críticas	Nº	1	0	0	<= 5
	Situaciones de emergencias con aplicación del Plan de Autoprotección	%	100	100	100	>=90%
	Delitos con incidencia en la actividad	Nº	1.039	911	678	<= 900
	Personas fallecidas o heridas graves en accidentes	Nº	42	33	7	<= 0

5.2.2. Seguridad en la circulación

La Directiva 2004/49/CE estableció un marco normativo común de la seguridad ferroviaria mediante la armonización del contenido de las normas de seguridad, la autorización de seguridad de los administradores de infraestructura, las tareas y el papel de las autoridades responsables de la seguridad y la investigación de accidentes.

Asimismo, la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016 sobre seguridad ferroviaria que modifica sustancialmente la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo considera que los principales agentes del sistema ferroviario de la Unión, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias deben ser

plenamente responsables de la seguridad del sistema, cada uno en lo que le concierna, y que cuando resulte conveniente, deben colaborar en la aplicación de las medidas de control de riesgos.

La seguridad de los ferrocarriles debe mantenerse en términos globales y, cuando sea viable, seguir mejorando continuamente, teniendo en cuenta el progreso científico y técnico y el impacto de los factores humanos y organizativos.

En este contexto el Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación (SGSC), constituye un elemento crucial sobre el que pivota la seguridad del sistema, dotándose entre otros, de procedimientos para gestionar 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 por todos como una función transversal a todas las direcciones de la compañía, una necesidad esencial que sólo se garantiza con el máximo esfuerzo personal y colectivo en el cumplimiento diario de nuestra actividad profesional y con el impulso de todas las acciones que se dirijan hacia ese único objetivo.

Con la publicación 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 robusteciendo el Sistema de Gestión de la Seguridad en la Circulación.

La directriz tiene como objetivos promover, en todos los niveles de actuación y en todos los servicios, la plena conciencia del carácter prioritario que tiene fortalecer las bases para la Gestión de la Seguridad en la Circulación ferroviaria en el seno de Adif, afianzando los principios fundamentales de la Política de Seguridad y la Cultura de Seguridad positiva en todos los niveles organizativos de la entidad, fundamentada en la prevención y gestión de riesgos, la proactividad y la participación del personal.

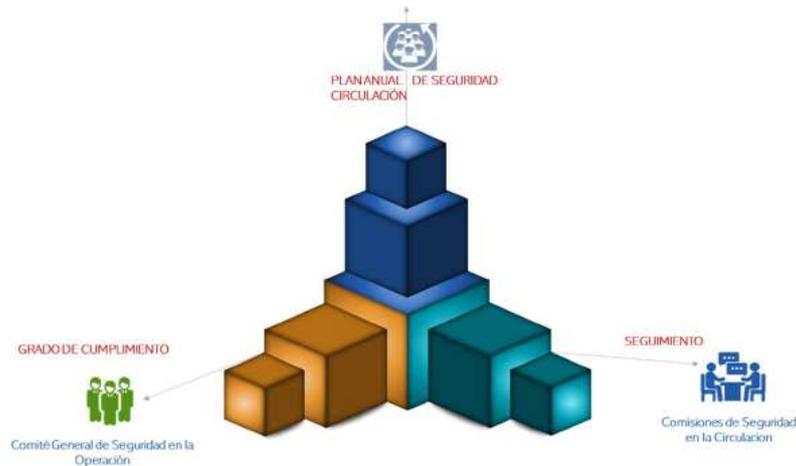
Adif y Adif AV en el ejercicio de sus competencias identifican los elementos básicos en los que descansa la seguridad en la circulación, siendo estos las personas, la tecnología aplicada a las instalaciones, la infraestructura, el material rodante y la normativa técnica y reglamentaria.

Además, la Política de Seguridad contempla diferentes herramientas, entre las que destaca la aplicación de un sistema propio de gestión de seguridad en la circulación, basado en la prevención, la mejora continua y el desarrollo de medidas correctoras, apoyadas entre otras, sobre una gestión basada en las responsabilidades y competencias del personal, la formación continua, la participación, la información y la sensibilización del personal, como elementos esenciales para garantizar la vigilancia de la seguridad ferroviaria.

En esta línea, y para propiciar el cumplimiento de la Política de Seguridad y los Objetivos de Seguridad de Adif y Adif AV, se configura el **Plan Anual de Seguridad en la Circulación (PASC)** que es aprobado por el Comité General de Seguridad en la Operación.

El PASC, es un método de seguridad que persigue la mejora continua de los niveles de seguridad en Adif y Adif AV, aúna programas y acciones que facilitan el cumplimiento de los objetivos e indicadores establecidos en el mismo.

Además, aglutina y recoge los programas de acción y los objetivos de seguridad, de supervisión, así como el conjunto de acciones que las Direcciones Generales de Adif y sus áreas de actividad especializadas.



Actuaciones destacadas en el ámbito de la seguridad en la circulación

ACCIONES DE SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD DE ADIF

Adif lleva a cabo acciones de supervisión con la finalidad de comprobar la aplicación y el cumplimiento de la normativa aplicable en las diferentes actividades operacionales, con la seguridad en la circulación del tráfico ferroviario, en la RFIG administrada por Adif y Adif-Alta Velocidad.

En este sentido, en el año 2019 se han realizado 2.098 inspecciones, 182 auditorías de seguridad y 19 sondeos.

ACCIONES DE CONTROL DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

Para el control del transporte ferroviario 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.

En 2019 se realizaron 32.146 acciones de pesaje de vagones, por encima de las 32.484 acciones que estaban inicialmente programada, con un cumplimiento por encima de lo planteado.

El PASC de 2019 programó la realización de 6.720 reconocimientos visuales de trenes, realizando finalmente 5.387 acciones.

ACCIONES DE CONTROL OPERACIONAL

Son acciones programadas dentro de la actividad de control operacional de 1º nivel de Adif / 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.

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 2019 se han realizado 5.041 escuchas en la Red Convencional y de 428 acciones de escuchas en la Red de Alta Velocidad. Las visitas de seguridad tienen como objetivo la reducción de situaciones de riesgo causadas por incumplimientos de los procesos y tareas relacionadas con la circulación. En 2019 se han llevado a cabo 5.372 visitas en Red Convencional, y 94 en Red Alta Velocidad.

FOMENTO DE LA CULTURA DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

Entre las actuaciones más destacadas se encuentran las acciones formativas y las dirigidas al otorgamiento, ampliación mantenimiento y reemplazo de títulos habilitantes.

En el año 2019 se han mantenido 713 Certificados de Conducción del personal de Adif y se han emitido 14.281 habilitaciones de personal relacionado con actividades de seguridad en la circulación de Adif y de Empresas Externas, según los requisitos establecidos en la normativa vigente. Además, durante el ejercicio, se han evaluado a 869 aspirantes de Empresas Externas de conocimientos teóricos y a 764 de conocimientos prácticos para la obtención de títulos habilitantes, así como a 282 aspirantes de la OEP 2019 en 2 convocatorias.

En 2019, la accidentalidad por causa directa vinculada al Adif ha aumentado un 6,9 %, pasando de 58 accidentes en 2018 a 62 accidentes en 2019.

En el año 2019, sobre la totalidad de circulaciones de la Red Ferroviaria de Interés General se han producido un total de 41 accidentes con víctimas, de estos, 9 se han producido en la red de ancho métrico. A continuación, se desglosa la información sobre estos accidentes:

	2016	2017	2018	2019
N.º de accidentes de circulación producidos	42	52	36	41
N.º accidentes ocurridos en ancho métrico	5	3	5	9
Hombres fallecidos	21	21	13	18**
Hombres heridos graves	33	7*	12	25*
Mujeres fallecidas	8	7	3	3**
Mujeres heridas graves	25	4*	5	4
Total víctimas (fallecidos y heridos graves)	87	42	33	50

*Hay dos accidentes para los que no se dispone de datos de desagregación por sexo

** Hay trece accidentes para los que no se dispone de datos de desagregación por sexo

En el contexto de la Seguridad en la Circulación 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.

Según el ámbito de actuación y alcance de sus funciones se constituyen diferentes órganos de participación: Comisión Técnica Central de Seguridad en la Circulación, Comisiones Operativas de Seguridad en la Circulación de las Direcciones Generales y Comisiones Técnicas Territoriales de Seguridad en la Circulación. Durante 2019, estos órganos de participación se han convocado un total de **56 ocasiones**.

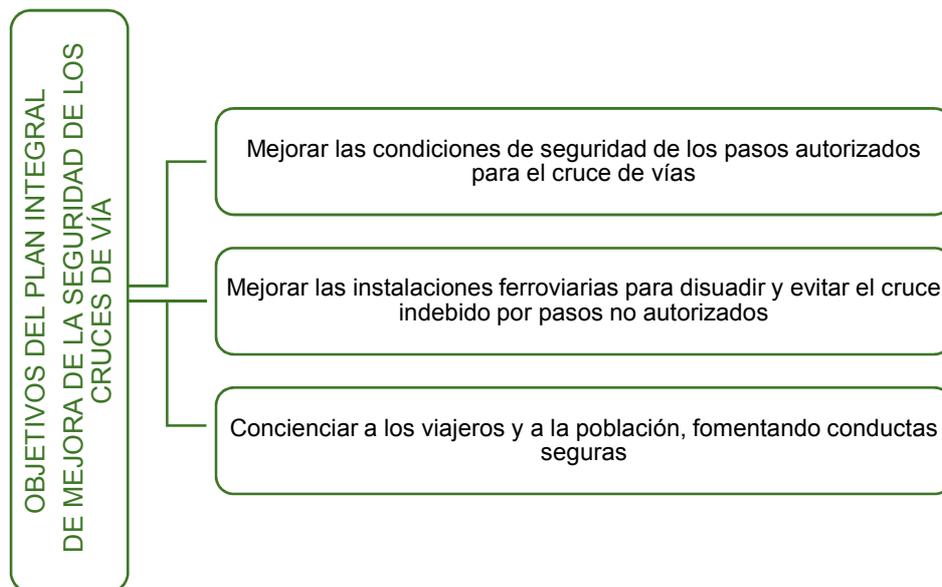
Adif participa activamente en diferentes foros nacionales e internacionales, con el fin de compartir su experiencia en materia de Seguridad en la circulación.

Prevención de arrollamientos accidentales

Según los últimos datos disponibles, entre 2010 y 2019 se produjeron en la Red 522 arrollamientos accidentales, con el resultado de 241 víctimas mortales, 107 heridos graves y 174 heridos leves. Los accidentes se producen en diferentes situaciones: en cruces de pasos a nivel, en cruces por puntos no autorizados, en cruces por pasos autorizados al mismo nivel entre andenes, y en caídas desde el andén a la vía. Estos arrollamientos tienen un alto coste personal y social (cada arrollamiento es un duro golpe desde el punto de vista humano), y es necesario el máximo esfuerzo posible y la colaboración de todos para tratar de evitarlos.

Con el fin de reducir este tipo de arrollamientos, Adif ha continuado trabajando durante 2019 para abordar este problema desde un punto de vista integral, siguiendo así el plan de trabajo iniciado en 2017 para reforzar las medidas implementadas hasta ese momento. El marco de este trabajo, en el que participan diferentes áreas de la organización, es el **Plan Integral de Mejora de la Seguridad de los Cruces de Vía 2018-2028, PIMSCV**.

El Plan actual incluye un planteamiento global y planificado que contempla todos los tipos de cruces y las diferentes situaciones en las que se producen los arrollamientos accidentales, abordando tanto la mejora de las condiciones objetivas de seguridad de la infraestructura como la concienciación de la población sobre la necesidad de llevar a cabo conductas seguras.



Así mismo, este Plan es uno de los proyectos relevantes del Plan Estratégico 2030, y contribuye a la consecución del Objetivo estratégico 1 sobre Seguridad en circulación (Pilar de Seguridad). Así mismo, está alineado con los ODS 3 (Salud y Bienestar), ODS 9 (Industria, Innovación e Infraestructura) y ODS 11 (Ciudades y Comunidades Sostenibles).

El PIMSCV se estructura en 4 ejes de actuación:

- EJES DE ACTUACIÓN DEL PIMSCV -

- Plan de mejora de la seguridad en los pasos autorizados al mismo nivel ubicados en estaciones de viajeros de la RFIG y otros entornos
- Plan de mejora y supresión de pasos a nivel
- Plan de mejora de la seguridad en los sistemas de protección de la infraestructura frente a cruces indebidos
- Programa de sensibilización y educación para la prevención de arrollamientos



Líneas Estratégicas

L1A. Cumplimiento legislativo: Supresión

Para dar cumplimiento a la OM de 2/08/2001, hay que suprimir A*T>1500: 464

- T>6 y A<250, Adif: 148
- T>6 y A>250, Convenio: 279
- T<6 y A>250, Titular del camino: 37

L1A1 Supresión de Pasos a Nivel con A*T>1500 y responsabilidad Adif: 148

- 24 actuaciones en obra (obras integrales y obras de supresión)
- 83 en redacción de proyecto/redactado/actualizado
- 31 estudios previos con recursos propios

174M€
Financiación necesaria

L1A2 Supresión de Pasos a Nivel con A*T>1500 y requiere cofinanciación mediante Convenio entre carretera y ferrocarril: 279

- 41 actuaciones en obra (obras integrales y obras de supresión)
- 5 en redacción de proyecto o redactado y pendiente de convenio
- 232 pendientes (27 con proyecto antiguo), 205 para plantear soluciones

72M€
Financiación necesaria

8

Líneas Estratégicas

L1A. Cumplimiento legislativo: Protección

L1A3 Mejora de la protección para optimizar las condiciones de explotación de las líneas

- **Clases A, B y F en Estaciones**
60, 58 en redacción de proyecto, 1 en obra, 1 afectado por EI
- **Pasos a Nivel con 1000 < A*T < 1500 y A>100 y no son clase C**
2 en fase de proyecto
- **Pasos a Nivel con 1000 < A*T < 1500 y A<100 y no son clase B**
4 en fase de proyecto
- **Pasos a Nivel con 100 < A*T < 1000 y Dr<Dt y no son clase B**
48 en fase de proyecto

≈ 40M€
Financiación necesaria



El presupuesto estimado del Plan Integral asciende a 462,451M€ y, se compone de 48 actuaciones.

Algunas de estas actuaciones realizadas hasta este momento y durante el ejercicio 2019 se resumen a continuación:

- Mejora de la seguridad en los pasos autorizados al mismo nivel ubicados en estaciones de viajeros de la RFIG y otros entornos:
 - Identificación de las medidas de protección mínima provisional a aplicar según la RT 7/2018 de la AESF en cada una de las estaciones.
 - Instalación de señales de acuerdo con lo aplicable dentro de las medidas Clase 1-P de la Recomendación Técnica (4.624 señales).
 - Redacción de pliegos para realizar actuaciones de pasos a distinto nivel en 86 estaciones.
 - Realizado el estudio y planificación de cambio de velocidad y operativa en estaciones concretas con pasos entre andenes al mismo nivel teniendo en cuenta datos de la AESF sobre estaciones sin visibilidad.
 - Actualización Convenio Adif/Renfe para la prestación de servicios en estaciones de cercanías de septiembre de 2011, en virtud de la cual cada entidad acometerá las acciones necesarias para implementación de las medidas clase: 1-P, 1-A1 y 1-A2, según RT 7/2018 de la AESF.
 - Finalización del procedimiento de evaluación provisional del riesgo en cruces entre andenes, así como clasificación de todas las estaciones (729) según nivel del riesgo.
 - Contratación de asistencia técnica para la elaboración de los procedimientos definitivos de evaluación de riesgos de cruces de vía (cruces entre andenes y pasos a nivel) de acuerdo con normativa (RT, MCS, etc.). Se decide alinear los procedimientos de gestión de riesgos de pasos a nivel y cruces entre andenes, de manera que ambos cumplan con el MCS, contemplando los requisitos normativos (RT 7/12018 y futuro RD seguridad operacional e interoperabilidad).
 - Revisión del Plan de Asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios graves y sus familiares y, elaboración del Plan de asistencia a víctimas de arrollamientos y sus familiares.
- Mejora y supresión de pasos a nivel:
 - Contratación de asistencia técnica para la elaboración del procedimiento definitivo de evaluación de riesgos de cruces de vía (pasos a nivel) de acuerdo con normativa (RT, MCS, etc.).
 - Búsqueda de nueva tecnología a incorporar para la protección de pasos a nivel que permita aumentar la detección del riesgo de accidentes con suficiente anticipación.
 - Elaboración de catálogo de pasos a nivel a suprimir vía convenio, de acuerdo con el RSF (art. 18).
 - Colaboración con la Dirección General de Tráfico para fomentar la seguridad de los PPNN desde los usuarios de la carretera/camino.
- Mejora de la seguridad en los sistemas de protección de la infraestructura frente a cruces indebidos:
 - Realizado inventario de pasos viciosos ubicados en plena vía.
 - Preparación de documentación para la licitación de asistencia técnica para la redacción de los proyectos constructivos de cerramientos.

5.2.3. Prevención de riesgos laborales

La seguridad y salud de los empleados es fundamental para Adif y forma parte de uno de sus objetivos estratégicos. En este sentido, se trabaja diariamente para mantener a Adif como un referente en el sector debido a su baja accidentabilidad laboral, realizando un esfuerzo permanente de prevención.

La prevención de riesgos laborales y las acciones realizadas para asegurar la seguridad y salud de los empleados, se desarrolla en el apartado 5.5.4. Equipo humano – Prevención de riesgos laborales.

5.2.4. Ciberseguridad

La Subdirección de Seguridad en la Información (SSI) se encuentra englobada en la Dirección de General de Seguridad, Procesos y Sistemas Corporativos, teniendo encomendadas las tareas y acciones asociadas a la ciberseguridad de forma global para la Entidad.

Dentro del Plan Transforma 2030, se ha incluido el objetivo estratégico de Ciberseguridad dentro del Pilar de Seguridad, “Proteger los Sistemas de Información IT (Information Technologies) y OT (Operation Technologies)”, frente a intrusiones y agresiones y, en su caso, minimizar su impacto en la actividad.

La ciberseguridad es una de las mayores preocupaciones de las entidades públicas y las empresas en el mundo. Los incidentes de seguridad a los que están expuestos los sistemas de la Administración Pública española son cada día más numerosos y además fáciles de llevarse a cabo y de propagarse a través de Internet. Además, la trascendencia de los ciberataques resulta especialmente relevante en el sector ferroviario, siendo los administradores de infraestructuras ferroviarias operadores críticos conforme a lo establecido por la normativa vigente.

Siendo así, la ciberseguridad representa otro de los pilares fundamentales de la seguridad dentro de Adif y forma parte de uno de los objetivos estratégicos, con el fin de proteger sus sistemas de información frente a intrusiones y agresiones y, en caso de que ocurran, minimizar su impacto en la actividad.

El sector ferroviario ha pasado a estar hiperconectado en pocos años, lo que ha supuesto la introducción de nuevos factores de riesgo emergentes. Por ello, Adif tiene el objetivo estratégico de 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.

PLAN DE SEGURIDAD INTEGRAL DE LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN (PSISI)

El **Plan de Seguridad Integral de los Sistemas de Información (PSISI)** surgió con el objetivo de definir un modelo corporativo de Gestión de la Seguridad de la Información con un alcance integral, estableciendo las bases de un proceso de mejora continua que garantice la seguridad tanto de la información, como de los sistemas, comunicaciones y tecnologías que dan soporte a los diferentes servicios de la Organización.

El PSISI engloba tanto entornos informáticos como operacionales que soportan, fundamentalmente, el negocio de Adif y son de naturaleza muy heterogénea. Para el control y seguimiento del proyecto se constituyeron un Comité Directivo, Comité Técnico y un Grupo de Trabajo Operativo, siendo todos ellos los responsables de identificar los activos, desarrollar, supervisar y aprobar las acciones que han permitido asegurar los objetivos previstos en el Plan. Además, se ha realizado un análisis de riesgos de la Entidad, con el fin de identificar vulnerabilidades y el nivel de madurez de la compañía, estableciendo planes de acción que mitiguen los riesgos.

Durante 2019 se ha formalizado contrato para proteger la infraestructura ferroviaria española frente a ciberataques, dando servicio y soporte a las dos áreas principales: Área de GRC (Gobierno, Riesgo y Cumplimiento) y Área de Operaciones y SOC (Centro de Operaciones de Seguridad Gestionada).



En 2020, se desarrollará el marco normativo en el que se pondrá en marcha el Modelo de Gobierno.

En 2019, la presidenta de Adif y Adif-AV, Isabel Pardo de Vera, firmó la nueva **Política de seguridad de la Información**, que garantizará un sistema de infraestructuras ferroviarias más ciberseguras, de acuerdo con la legislación vigente: Real Decreto-ley 12/2018, de 7 de septiembre de Seguridad de las Redes y Sistemas de Información, trasposición de la directiva NIS (UE) 2016/114 y Real Decreto 3/2010, de 8 de enero, que fue modificado por el Real Decreto 951/2015 por el que se regula el Esquema Nacional de Seguridad.

5.3. Mejoras del servicio

Con el fin de desarrollar sus funciones bajo los más altos estándares de calidad, Adif cuenta con un equipo de trabajo altamente cualificado y dispone de los medios técnicos necesarios para llevar a cabo sus actividades de construcción, mantenimiento y explotación. En este contexto, la Entidad trabaja para:

- Garantizar la seguridad en la circulación en coordinación con otras entidades con responsabilidades en materia de seguridad.
- Aplicar criterios de eficiencia y sostenibilidad desde el punto de vista económico y medioambiental en la planificación, diseño, construcción y mantenimiento de infraestructuras ferroviarias, con la finalidad de garantizar el mayor grado posible de seguridad, fiabilidad y disponibilidad.
- Asegurar la calidad del servicio y la fiabilidad de las instalaciones, optimizando a su vez el coste de mantenimiento.
- Garantizar la disponibilidad de la infraestructura en las mejores condiciones para los operadores.
- Fomentar el desarrollo de la tecnología para gestionar las infraestructuras ferroviarias, tanto en las de nueva construcción como en las ya existentes.
- Garantizar la fiabilidad de las instalaciones de protección de los pasos a nivel, planificando y ejecutando actuaciones de mejora de la seguridad.

Adif está certificada bajo las normas ISO 9001, sobre Gestión de la Calidad e ISO 14001 sobre Gestión Ambiental por su gestión de la construcción, mantenimiento y explotación. El alcance de estas certificaciones es el que sigue:

- La gestión del mantenimiento de la plataforma, vías e instalaciones ferroviarias.
- La explotación de las estaciones de viajeros y centros logísticos de mercancías.
- La administración de la circulación en la Red Ferroviaria de Interés General.
- La gestión de Depósitos de Combustible.
- 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.

5.3.1. Construcción

La labor de Adif en este ámbito consiste no solo en la construcción de nuevas infraestructuras de la red convencional (vías, túneles, viaductos, etc.), sino también en la modernización y renovación de los activos de la Red ferroviaria de Interés General, en base a los requerimientos del Ministerio de Fomento o por iniciativa propia de la Entidad.

En el ámbito nacional y desde el punto de vista de la edificación, durante 2019 la actividad principal ha sido la redacción de proyectos y ejecución de obras para mejorar la funcionalidad y la explotación de estas, optimizando el rendimiento de las instalaciones y aumentando su vida útil, haciendo especial hincapié en la mejora de la accesibilidad y el avance en el uso de nuevas tecnologías con el objetivo de que las estaciones evolucionen hacia el concepto de instalación inteligente.

En 2019 se ha acometido una inversión para la redacción y ejecución de obras por un importe de 25,87 M€ (IVA incluido), de los que 12,7 M€ (IVA incluido) corresponden a actuaciones relacionadas con la accesibilidad.

CONSTRUCCIÓN



* Importes sin IVA (incluye obras, servicios y suministros)

PRINCIPALES ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS

- Rehabilitación o renovación de líneas aéreas de contacto.
- Remodelación, rehabilitación y puesta en servicio de subestaciones.
- Renovaciones de vía, rehabilitación y tratamiento de trincheras.
- Puesta en servicio de la variante de Camarillas
- Se han finalizado durante el corte de verano/otoño la renovación completa de la superestructura del túnel de Recoletos, así como de los andenes de la estación de Méndez Álvaro.
- Han finalizado los trabajos de infraestructura de la nueva conexión de Rodalies con la T1 del Aeropuerto de Barcelona.
- Renovaciones finalizadas en la red convencional de Extremadura en el tramo Aljucen-El Carrascalejo y en la zona de Usagre hasta Llerena.
- Se ha llevado a cabo la actuación en 18 trincheras, sustitución de 78 losas de carril, supresión de LTVs, renovación de vía en tramos localizados y otros trabajos programados en el trayecto Sagunto-Teruel-Zaragoza durante un corte especial programado durante el verano.
- Se ha recuperado el servicio de cercanías en el tramo Alcuñía-Mogente en la C2 en Valencia.
- Entre las obras de emergencia finalizadas destacan: reapertura conexión Bobadilla-Algeciras, actuaciones de reparación en la red convencional en la C. Valenciana y Murcia a consecuencia de la DANA, obra de refuerzo en el túnel de Carbayín y la emergencia en el puente del río Carballo en Redondela.
- Se han suprimido 4 LTVs en la línea de red convencional entre Humanes y Mofragüe.

Plataforma de Gestión de Activos (PGA)

La Gestión de Activos (GA) es hoy un referente en la transformación de las empresas hacia modelos de gestión excelente tanto dentro como fuera del sector de las infraestructuras ferroviarias. Aunque sostenido desde hace más de 20 años, su desarrollo ha experimentado un salto cualitativo gracias a normas como la PAS 55 (2008) o la más reciente ISO 55000 (2014). Esta última se ha convertido en la guía fundamental para la consecución de una gestión de activos *"best in class"* a nivel internacional que establece los 4 fundamentos en los que se basa la gestión de activos:

1. **Valor:** los activos deben proporcionar valor a la organización y a sus grupos de interés.
2. **Alineación:** los objetivos organizacionales se deben traducir en decisiones, planes y actividades técnicas y financieras.
3. **Liderazgo y compromiso** de todos los niveles gerenciales.
4. **Aseguramiento** de que los activos cumplen su propósito.

En la actualidad Adif cuenta con una Plataforma de Gestión de Activos (PGA), implantada para la red convencional de ancho ibérico, que permite la actualización de los activos de la organización de manera rentable durante su ciclo de vida.

Con el objetivo de reforzar una cultura de gestión basada en el conocimiento que permita obtener el máximo valor de los activos de la empresa aprovechando, desde ahora y en el futuro, la integración paulatina de nuevas capacidades, técnicas y herramientas tecnológicas, en 2019 se ha procedido a consolidar y evolucionar el proceso de gestión de activos implantado en ADIF siguiendo tres líneas de trabajo:

- Integración del Proceso Estratégico de Gestión de Activos de la Infraestructura (ADIF-PR-110-001-001) en el Sistema de Gestión Integral de ADIF mediante la elaboración de los procedimientos e instrucciones técnicas pertinentes.

- Estudio y análisis para la inclusión de la red de ancho estándar y ancho métrico en el proceso de gestión de activos.
- Inicio del diseño e implementación de un modelo de gestión de activos corporativo certificable según la ISO 55000 y un nuevo modelo de gestión de mantenimiento que sea fruto de la revisión del actual modelo de mantenimiento y de los requisitos y criterios que fije el modelo de gestión de activos.

5.3.2. Mantenimiento

Las tareas realizadas en este ámbito de actuación consisten en el mantenimiento de la infraestructura de forma eficiente y sostenible, tanto desde el punto de vista económico como medioambiental, garantizando siempre al usuario el mayor grado de seguridad, fiabilidad y disponibilidad de la misma.

Adif destina recursos tanto humanos como técnicos para el desempeño de la actividad de mantenimiento, con el objeto de optimizar el mantenimiento preventivo, gestionando de una forma lo más eficiente posible las actividades de inspección, reduciendo con ello las incidencias.

La Entidad gestiona el mantenimiento de las estaciones tanto de la red convencional como las pertenecientes a la red de alta velocidad. En concreto, Adif en 2019 gestiona y mantiene una red ferroviaria de 11.934 km por la que circulan una media de 5.282 trenes diariamente.

El **importe** total adjudicado a **labores de mantenimiento** de la red convencional en 2019 es de **94,26 millones de euros**.

El **importe** adjudicado a **labores de mantenimiento** realizadas por Adif por cuenta de Alta Velocidad en 2019 es de **393,70 millones de euros**.

PRINCIPALES ACTIVIDADES DE SEGURIDAD EN RED CONVENCIONAL

- Sistema Integrado de Ayuda al Mantenimiento (SIAM). Puesta en marcha de una instalación piloto en Madrid.
- Plan de Supresión de Bloqueos Automáticos en Vía Doble:
 - Redacción del Proyecto Constructivo y Licitación del contrato para la dotación del BAB entre San Cristóbal y Aranjuez
 - Redacción del Proyecto Constructivo y Licitación del contrato para la EJECUCIÓN DE OBRA Y MANTENIMIENTO PARA LA SEÑALIZACIÓN, TELECOMUNICACIONES FIJAS Y ERTMS N2 DE LA RODALIES DE BARCELONA, TRAMO: MANRESA-BARCELONA SANTS-SAN VICENÇ DE CALDERS
- Plan de Supresión de Bloqueos Telefónicos
 - En ejecución la instalación de bloqueos automáticos Banalizado (BAB) en el tramo Aranjuez-Alcázar de San Juan.
 - Elaborado del proyecto de dotación de Bloqueo Automático en Vía Única (BAU) en el tramo Ferrol-Ortigueira.
 - Finalizada la construcción del BAU con CTC en el subtramo Gaucín-Algeciras.
 - Redactado y licitadas las obras asociadas al proyecto de BLAU entre El Arahal y Fuente de Piedra.
 - BLAU Humanes-Monfragüe: Ejecutada obra civil. Licitado y adjudicado contrato para las acometidas eléctricas.
- Licitación y Adjudicación de Actuaciones de Mejoras de las Instalaciones de Seguridad:
 - Señalización túnel en el tramo Atocha y Madrid Chamartín
 - REDACCIÓN DE PROYECTO CONSTRUCTIVO, EJECUCIÓN DE OBRAS Y MANTENIMIENTO PARA LA REMODELACIÓN DE LAS ESTACIONES DE PARETS DE VALLÉS, GRANOLLERS-CANOVELLES, LES FRANQUESES DEL VALLÉS Y LA GARRIGA (BARCELONA)
 - EJECUCIÓN DE OBRA Y MANTENIMIENTO PARA LAS INSTALACIONES DE SEGURIDAD AFECTADAS POR LA ELECTRIFICACIÓN DE LA LÍNEA AÉREA DE CONTACTO DEL TRAMO GUILLAREI-TUI
 - EJECUCIÓN DE OBRA DE MEJORA DE LAS INSTALACIONES DE SEÑALIZACIÓN Y TELECOMUNICACIONES DEL TRAMO PALENCIA-SANTANDER
 - EJECUCIÓN DE OBRA Y MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES DE SEÑALIZACIÓN EN EL TRAMO CASTELLÓ DE LA PLANA-L'AMETLLA DE MAR Y EN EL RAMAL TORTOSA-L'ALDEA-AMPOSTA
- Asfa Digital: Licitación y contratación del PROYECTO CONSTRUCTIVO Y EJECUCIÓN DE LAS OBRAS PARA EL SUMINISTRO E INSTALACIÓN DEL EQUIPAMIENTO NECESARIO PARA LA EMISIÓN DE LAS NUEVAS FRECUENCIAS ASFA DIGITAL DE LOS ASPECTOS DE PREANUNCIO DE PARADA, ANUNCIO DE PRECAUCIÓN Y CONTROL DE ZONA LÍMITE DE PARADA.
- Centros de Control (CTC): Licitación y Contratación de la renovación de los CTC's de Oviedo, León y RAM. Elaborado el proyecto funcional e iniciada contratación para la renovación del CTC de Valencia.
- Implantación de ERTMS en Red Convencional:
 - ERTMS Eje Atlántico: Conclusión de la intervención en los enclavamientos del ámbito, despliegue de equipamiento ERTMS e inicio de pruebas dinámicas con trenes comerciales.
 - ERTMS Valencia- Vandellós: Redactado y licitado proyecto de renovación de las instalaciones Castellón – L'Amella.
 - ERTMS Cercanías de Barcelona: Conclusión de la intervención en los enclavamientos del ámbito Badalona – Mataró, despliegue de equipamiento ERTMS e iniciada la elaboración de documentación asociada a las pruebas dinámicas con trenes comerciales.
 - ERTMS Sevilla-Cádiz: Puesta en servicio de los enclavamientos de Santa Justa, La Salud y Dos Hermanas.

PRINCIPALES ACTIVIDADES DE ENERGÍA

- Puesta en servicio de las Subestaciones de Rifa y Vilaseca – Cruce en la variante de Vandellos.
- Adjudicada la Electrificación Guillarei – Tui.
- Redacción del proyecto constructivo de Electrificación Monforte – Lugo
- Redacción del proyecto constructivo de renovación total de línea aérea de contacto para la posterior transformación de 3 kV a 25 kV c.a. Tramo Orense – Monforte.
- Redacción proyecto constructivo de electrificación Bobadilla – Algeciras. Tramo Bobadilla – Ronda
- Redacción proyecto constructivo de electrificación de la Línea Zaragoza – Teruel – Sagunto. Tramo Zaragoza – Teruel. Línea Aérea de Contacto.
- Redacción proyecto rehabilitación subestación de tracción de casetas.
- Redacción proyecto constructivo nueva subestación de tracción de Figueres y sus líneas de suministro de Alta Tensión.
- Redacción proyecto constructivo nueva subestación de tracción de Flaça y su línea de suministro de Alta Tensión.
- Redacción proyecto constructivo nueva subestación de tracción de Ruidecanyes
- Redacción proyecto constructivo nueva subestación de tracción de Port Bou y del Centro de Transformación del Centro Logístico.
- Redacción proyecto telemando de seccionadores de catenaria. Red de Ancho métrico en Cantabria.
- Redacción proyecto constructivo de renovación de subestaciones RAM de Cantabria / Vizcaya
- Instalación y puesta en servicio de los seis convertidores recuperadores de energía de frenado regenerativo de la fase 1.
- Adjudicada la segunda fase de instalación de los seis convertidores recuperadores de energía de frenado regenerativo de la fase 2.
- Realización de Convenio de colaboración con Renfe para la sustitución de frotadores de Cobre por frotadores de carbono.
- Redacción de la nueva arquitectura de los Sistemas de Telemando de Energía de Red Convencional.

La **inversión total** realizada por Adif en **renovación y mejora de los activos de la entidad** en 2019 asciende a **595,44 millones de euros** (IVA incluido), de los cuales, **49,70 millones de euros** (IVA incluido) se destinan al ámbito de **estaciones, instalaciones logísticas e inversiones transversales**.

El gasto total incurrido en labores de mantenimiento de la red convencional fue de 411,1 millones de euros en 2019.



5.3.3. Explotación de la infraestructura ferroviaria

Adif es la entidad encargada de la gestión del tráfico de la red ferroviaria, adjudicando la capacidad a las empresas ferroviarias y demás candidatos, dirigiendo y coordinando el tráfico, programando y verificando las instalaciones, gracias a los sistemas operacionales más avanzados. Todo ello se realiza con el objetivo de incrementar el transporte por ferrocarril, maximizando el valor añadido y con el menor coste para la sociedad.

CENTRO DE GESTIÓN DE RED H24

Este Centro, 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.

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.



gasto total en explotación de la red convencional (referido a gestión del tráfico) fue de 178,6 millones de euros en 2019 (IVA no incl.)

gasto total en explotación de la red convencional por km (referido a gestión del tráfico) fue de (14,9 miles euros /km vía) en 2019 (IVA no incl.)

Adif lleva a cabo las tareas materiales de gestión de la circulación y adjudicar la capacidad también en la red de titularidad de Adif-AV.

Planificación y gestión del tráfico ferroviario

Actualmente, la Entidad cuenta con los siguientes recursos para la planificación y gestión del tráfico ferroviario:

- 1 departamento de gestión y adjudicación de la capacidad.
- 22 centros de Regulación y Control (18 de ellos en la red convencional y 4 en la de alta velocidad).
- 1 Centro de Gestión de Red H24.
- Gabinetes de Circulación.
- Servicios Itinerantes de Circulación (SIC).

La adjudicación de la capacidad a empresas ferroviarias y la gestión de la circulación de sus trenes se enfocan hacia la satisfacción de las necesidades de estas empresas, aplicando un trato no discriminatorio y garantizando la circulación segura de los trenes con criterios de óptimo aprovechamiento de la red ferroviaria.

La longitud de red cuya gestión corresponde a Adif es de 11.934 km* y se resume de la siguiente manera:

Cifras en km/línea (dato a 31 de diciembre)	2017	2018	2019
Red de alta velocidad en ancho estándar (UIC) (km)	57	57	57
Red de ancho Ibérico (km)	10.766	10.621	10.565
Red de ancho mixto ((UIC + Ibérico) (km)	119	119	119
Red de vía estrecha (km)	1.207	1.193	1.193

**Esta longitud ha disminuido fundamentalmente por la puesta en servicio de las variantes de Camarillas y el nuevo trazado de Corredor Mediterráneo*

Por otro lado, los indicadores relativos al volumen de tráfico gestionado por Adif son los que siguen:

	2017	2018	2019
Circulaciones (media diaria del nº de trenes)	5.306	5.256	5.282
Circulaciones (total)	1.936.568	1.918.294	1.927.930
Km-tren (media diaria)	389.886	385.153	378.966
Km-tren (total)	142.308.372	140.580.714	138.322.528

A lo largo del año 2019, se ha producido un ligero aumento del tráfico en la Red Ferroviaria de Interés General, RFIG, administrada por Adif y Adif-AV, en viajeros aumenta un 0,04 % y en mercancías un 1,24%.

El tráfico anual de viajeros en la Red Ferroviaria de Interés general, RFIG, administrada por Adif y Adif-AV alcanzó los 171.205.866 km/tren, cifra que supone un ligero aumento respecto al año 2018 (+0,04%).

El tráfico anual de mercancías en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), administrada por Adif y Adif-AV, llegó a 26.455.178 km/tren, lo que supone un aumento del 1,24 % respecto al año 2018.

Gestión de las estaciones

La gestión de las estaciones es un elemento fundamental en el desarrollo del transporte ferroviario, ya que es a través de estas infraestructuras que Adif completa el servicio de calidad a los viajeros, operadores ferroviarios y operadores comerciales. El diseño, construcción, mantenimiento y explotación de las estaciones de ferrocarril se realiza con criterios de sostenibilidad integral (innovación, seguridad, eficiencia, intermodalidad, accesibilidad, etc.) contemplando todo el ciclo de vida de estas infraestructuras y la prestación de unos servicios con altos estándares de calidad, teniendo en cuenta:

- Un funcionamiento y dimensionamiento correcto de las instalaciones (limpieza, mantenimiento, conservación, climatización, etc.).
- La creación de entornos seguros.
- Una oferta comercial adaptada a las necesidades de los clientes y la ciudad.
- La información adecuada relacionada con la estación y los servicios que se ofrecen en la misma, en castellano y, en su caso, en las lenguas cooficiales de las respectivas Comunidades Autónomas.

En 2019, Adif/Adif AV es titular de 1.495 estaciones (42 son de AV). De éstas, 639 estaciones son gestionadas por dichas entidades, y en 856 la gestión ha sido encomendada a Renfe Operadora en virtud de Convenio para la prestación de servicios en estaciones de cercanías, firmado por ambas entidades en septiembre de 2011.

Liberalización del transporte de viajeros

2019 ha sido el año en el que se han ido dando los primeros pasos para la liberalización del transporte de viajeros, principal tema en el que estamos enfocados de cara a cumplir los compromisos antes de diciembre de 2020.

En este sentido, durante todo el año 2019, se ha realizado una labor de definición de aquellos servicios comerciales en las estaciones de viajeros que se han ofertado en la Declaración de Red con el objeto de posibilitar la entrada de nuevos operadores de transporte en el sector del transporte de viajeros por ferrocarril.

En concreto se ha trabajado en la elaboración del catálogo de servicios donde se han desarrollado los aspectos relacionados con los servicios prestados en el ámbito de las estaciones de viajeros; así como en la descripción de las prestaciones ofrecidas en las mismas (elaborando una ficha de información de todas las estaciones), el procedimiento para la solicitud y adjudicación de los servicios, los precios de aplicación por su prestación, los principios generales y las condiciones que regulan el proceso de operación de las empresas ferroviarias de transporte de viajeros. El documento elaborado como resultado de este trabajo ha sido publicado en la página web de Adif dentro de la Declaración de la Red, y servirá de punto de partida para el año 2020 en el que se concretarán las necesidades particulares de cada operador y se deberá trabajar para poder dar servicio a todas ellas de forma eficiente.

Transformación digital de las estaciones

Si bien en 2018 se inició la transformación digital en las estaciones, definiéndose el **Plan Director de Transformación Digital de Estaciones de Viajeros** partiendo de la experiencia del cliente y apoyándonos en las nuevas tecnologías disponibles, 2019 ha sido el año en el que se empieza a dar forma a la transformación digital iniciada, buscando evolucionar hacia estaciones personales, con un mejor servicio a los clientes, más competitivo y que contengan conceptos multidimensionales, estaciones en las que además de viajar se pueda trabajar, disfrutar, culturizarse, etc.

En colaboración con la D. de Transformación Digital y Sistemas, se ha diseñado la **Oficina de Transformación Digital (OTD)**, con la misión del lanzamiento y seguimiento de las iniciativas definidas en el Plan, definiéndose sus competencias, procesos, modelos de gobierno de relación operativa y de seguimiento, e iniciando formalmente su actividad en el mes de mayo, realizándose desde entonces reuniones del Comité Estratégico, Comité Técnico, creación de un espacio colaborativo, desarrollo del cuadro de mando, talleres y monográficos, de forma que de las 41 iniciativas se ha trabajado principalmente en 20 iniciativas (1 finalizada, 7 lanzadas y 12 en ejecución) como son, entre otras, la Identificación de coche en andén, nuevos formatos digitales, estudio para guiado inteligente, Espacio Adif o **Centro Neuronal de Estaciones**.

Asimismo, en colaboración con otros departamentos de Adif, se han definido los casos de uso a desplegar en la estación de Málaga María Zambrano durante los años 2020 y 2021 (mejora servicio Wifi en estación, acceso biométrico transparente en estación, registro digital personal

ferroviario y BIM-5G) para la convocatoria pública de RED.ES de ayudas para el desarrollo de **proyectos piloto de tecnología 5G** en la CCAA de Andalucía.

Hitos en 2019

En relación con el **centro VIALIA Estación de Vigo**:

Inicio de la construcción y comercialización, por parte de la adjudicataria CEETRUS, del **centro VIALIA Estación de Vigo**. El centro comercial integrado en la estación ferroviaria cuenta con 35.000 metros cuadrados de superficie lucrativa y se convierte en un referente para la ciudad de Vigo.

Redacción de una adenda al convenio y puesta en común con las administraciones implicadas para los accesos y nueva viabilidad urbana, que se firmará a principios en 2020

Aprobación del Proyecto constructivo de Accesos, permitiendo el inicio de las obras de la estación de autobuses por la Xunta de Galicia.

En definitiva, durante 2019 se ha trabajado de manera coordinada, a fin de mantener el objetivo marcado por las tres administraciones de finalizar las obras en abril de 2021.

Otras actuaciones comerciales:

Licitación para la contratación de una consultoría que establezca la **estrategia comercial de las estaciones de viajeros en el futuro**, llevada a cabo en el segundo semestre de 2019. Ante los retos del proceso de liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril descrito, Adif debe definir un nuevo modelo comercial que aporte soluciones al nuevo escenario de entrada de nuevas empresas ferroviarias y el correspondiente aumento de capacidad. Asimismo, posicionar la actividad comercial de las estaciones de Adif con un modelo comercial de referencia en el sector del “retail” en nuestro país y a nivel internacional en el sector del “travel”. En paralelo, se ha ido avanzando en la herramienta de grandes formatos digitales en donde se vincula un concepto museístico de video arte, Atocha Visual Art, que relaciona la estación con un nuevo concepto cultural digital, y que servirá de base para la redacción de un Plan Rector para Madrid Puerta de Atocha, uno de los primeros trabajos a desarrollar por la consultoría.

Desarrollo de la **marca Ecomilla de Adif**, que tiene como objetivo la creación de áreas de cero emisiones en torno a las estaciones, para fomentar una movilidad sostenible en la primera y última milla de los viajeros (traslado desde el destino inicial a la estación y desde la estación al destino final). Consecuencia de este desarrollo, se va a implantar la prueba piloto del proyecto Ecomilla en la estación Madrid Puerta de Atocha.

Realización de labor de comercialización de nuevos productos que ayuden a mejorar la percepción y la satisfacción de nuestros clientes:

- continuidad de la implantación de nuevos locales “multitienda” bajo la marca paraguas de Adif **MASCOSAS** (implantado en 3 nuevas estaciones), ha supuesto una consolidación de este nuevo formato comercial implantado hace escasamente dos años. Esta marca unifica las actividades de restauración y tienda en un único local explotado por un operador especializado. Actualmente operan bajo esta marca cinco tiendas.
- continuidad del proceso de implantación del **nuevo servicio de consignas**, consolidado con la implantación de un local en Barcelona Sants y, planteada una nueva licitación que amplía el servicio de aseos de pago en las estaciones.
- **aplicación informática SAP Real Estate** para la Gestión del inventario de inmuebles de la Dirección de Estaciones, se ha desarrollado en 2019 una interface para su

conciliación con SAP Financiero que permitirá la gestión económica de los inmuebles de la citada Dirección.

- implantación de la **actividad de “co-working”** social por primera vez en una de nuestras estaciones (estación vialia María Zambrano).

En cuanto a la mejora de las estaciones desde el punto de vista de la edificación, durante 2019 la actividad se ha centrado en la redacción de proyectos y ejecución de obra para mejorar la funcionalidad y la explotación de las mismas, optimizando el rendimiento de las instalaciones y aumentando su vida útil, haciendo especial hincapié en la mejora de la accesibilidad y en el uso de las nuevas tecnologías con el objetivo de que las estaciones evolucionen hacia el concepto de instalación inteligente.

En 2019 se ha acometido una inversión para la redacción y ejecución de obras por un importe de 25,87 M€ (IVA incluido) de los que **12,7 M€ (IVA incluido) corresponden a actuaciones relacionadas con la accesibilidad**. Actualmente el 85,07% de los viajeros transitan por estaciones accesibles.

Mejora de la funcionalidad y la explotación de las estaciones, redacción de proyectos y ejecución de obras, dando continuidad a los trabajos necesarios por el **traspaso del canal de venta** por parte de Adif a Renfe Operadora en el que es necesario acometer la separación entre el local de venta arrendado a Renfe Viajeros y el resto del local propiedad de Adif y, sobre todo, con vistas a las nuevas necesidades derivadas de la liberalización principalmente en las estaciones de Alta Velocidad de Madrid Puerta de Atocha, Madrid Chamartín, Barcelona Sants y Sevilla Santa Justa.

Mejora de la accesibilidad de las estaciones, ejecución de complejas 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.

En este sentido, tanto en activos propios de la entidad como las derivadas de las encomiendas de gestión suscritas con Adif Alta Velocidad, se han finalizado obras importantes de mejora de la accesibilidad en Areta, Barcelona França, Portbou, Valencia Nord, Xeraco, Villarrobledo y Cabeza de Buey, así como obras de emergencia para la rehabilitación de la cubierta de Barcelona França, la adaptación de la instalación de climatización de Zaragoza Delicias o pequeñas actuaciones de adaptación con vistas a la liberalización en Chamartín y Barcelona Sants. Además, se han finalizado proyectos como la Mejora de la evacuación de andenes de Barcelona Sants, ampliación del aparcamiento de Cádiz, mejora de la accesibilidad de Legazpi, anteproyecto para la rehabilitación de la estación de Barcelona Plaza de Cataluña o mejora de la estación de Torre Pacheco. Por último, se han iniciado importantes otras como la nueva estación de Albal o la mejora de la accesibilidad y evacuación de Madrid-Recoletos.

Optimización del mantenimiento de las estaciones y aumento del control de las mismas de forma centralizada y remota, destacando principalmente el avance en la ejecución de trabajos para la gestión remota de estaciones de viajeros e inicio de la actuación de puesta en marcha del futuro Centro Neuronal de Estaciones, habiéndose ejecutado actuaciones en 35 estaciones interviniéndose en instalaciones de servicios básicos, principalmente para apertura y cierre de puertas de acceso, iluminación o interfonía para comunicación con los clientes. Asimismo, se han preparado licitaciones en otras 13 y una Asistencia técnica de apoyo para el proceso de redacción del proyecto y ejecución del centro, así como de los sistemas asociados y actuaciones en las estaciones.

Definición del **modelo de red de fibra multipropósito en Estaciones de Viajeros**, que se ha concretado en la licitación (a finales de 2019) de la “Redacción de proyectos constructivos,

ejecución de obra y mantenimiento de redes de telecomunicaciones fijas y Wifi en las estaciones de viajeros de Adif y Adif AV” a implantarse en 2020-2021.

Por último, otro hito de gran repercusión para la mejora de la seguridad de los pasos entre andenes, dando respuesta a la **“Recomendación Técnica 7/2018 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre Cruces de Vía entre Andenes para Pasajeros”** de 31 de octubre de 2018, es la licitación y adjudicación en 2019 del acuerdo marco para la adecuación de cruces de vía (iluminación, señalización, pavimento táctil, etc.), que fije los precios a aplicar en las obras de edificación a llevar a cabo, así como el suministro e instalación de señales, y la asistencia técnica para la redacción de los proyectos y dirección facultativa de las mismas. En 2019, se han redactado 12 de los 26 proyectos de acuerdo con los lotes del acuerdo marco. En relación a las señales, se ha ejecutado la medida de clase 1P de protección pasiva relativa a actuaciones de señalización, con alcance a 396 estaciones, y la medida de clase 1-A1 de protección activa de aviso al usuario de la llegada de trenes, en el alcance de 255 estaciones de viajeros y se ha efectuado la instalación de un total de 615 señales, cuyos trabajos de instalación no afectaban al galibo de seguridad en la circulación, y se ha realizado la entrega y acopio de 3.522 señales que se instalarán en 2020 junto a las actuaciones, contratadas en 2019, de balizamiento e iluminación en andenes de los pasos de cruces de vía.

Además, en las **encuestas de calidad** realizadas durante 2019 sobre los servicios prestados en las estaciones de alta velocidad y convencional, la valoración global obtenida es de 7,76 sobre 10.

Gestión de los servicios logísticos

En 2019, la Dirección de Servicios Logísticos de Adif ha continuado su labor en aras a impulsar y conseguir una mayor eficiencia de las terminales ferroviarias de mercancías. Así, ha continuado con acciones ya iniciadas en ejercicios anteriores y ha puesto en marcha nuevas iniciativas para el fomento y la sostenibilidad de estas instalaciones.

Para conseguir estos objetivos, las líneas básicas de actuación que se han continuado: definición del modelo de gestión más eficiente, ofertar servicios orientados al cliente, maximizar el aprovechamiento de los medios productivos y ofertar infraestructuras nodales eficientes.

En relación con la definición del modelo de gestión más eficiente, se han redactado los Planes de Viabilidad de las Gerencias Sur, Norte y Noroeste, para avanzar hacia el equilibrio económico en el resultado bruto de explotación. Por otro lado, se han establecido nuevos modelos de explotación para la terminales de ancho métrico (Gerencias Norte y Noroeste) para el año 2020, se ha adaptado la Declaración sobre la Red al Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión y a la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, y se ha licitado y adjudicado una asistencia técnica para establecer nuevos modelos de gestión de las Instalaciones de Servicio de Mercancías, trabajo previsto finalizar el 31 de enero de 2020 y con el que se pretende evolucionar hacia una colaboración público-privada más intensa en la explotación de las terminales ferroviarias de mercancías.

Por último, en relación con este capítulo, en lo que respecta a la gestión de las instalaciones de servicio, hay que destacar la elaboración del “Manual de Operaciones” del Gestor de Instalaciones de Servicio (GISH24) en el que se recogen las instrucciones, metodología y mejores prácticas para el desarrollo de las funciones que le han sido encomendadas. En dicho documento se desarrollan los principales procedimientos operativos y protocolos que debe seguir el personal del GISH24 consiguiendo la estandarización de los procesos que redundará en un mejor aprovechamiento de la capacidad y en el uso de las instalaciones de servicio.

Respecto a las actuaciones para ofertar servicios orientados al cliente, se ha aprobado el Catálogo de Servicio de Maniobras y el de Manipulación de UTIs para el ejercicio 2020 y 2021.

Además, en lo referente a la implantación de diferentes modelos de explotación, en este ejercicio 2019 han proseguido los trabajos para fomentar la participación de terceros en la explotación de las terminales de mercancías de ADIF, mediante el modelo "a Riesgo y Ventura". La actividad que se desarrolla bajo este modelo en 2019 se sitúa en 494.318 movimientos (dato estimado de cierre), lo que ha supuesto un incremento del 20,46 % sobre la realizada en el 2018 (410.365 movimientos). En 2019, el número de instalaciones gestionadas a Riesgo y Ventura asciende a 22 terminales, frente a las 20 del año anterior.

Gracias entre otras a esta última iniciativa, el número de UTIs manipuladas, considerando el cierre de actividad (estimado de diciembre), la actividad de UTIs se sitúa en 575.942 movimientos, en un total de 27 instalaciones cuya titularidad es de Adif. Con este dato, el incremento de actividad sobre el año 2018 es del 10,03%.

En relación con los trenes recibidos y expedidos, en base a las 39 instalaciones principales recogidas en la D.R. 2019, la estimación de cierre para este dato se sitúa en 97.667 trenes, frente a los 95.642 del año 2018, lo que supone un incremento un 2,12%. Las terminales que en 2019 han sido gestionadas directamente por las empresas ferroviarias en régimen de auto-prestación para realizarse las maniobras y las operaciones sobre el tren han sido 196.

Siguiendo con las actuaciones para ofertar servicios orientados al cliente, se ha desarrollado la transición de los activos afectados por el derecho de usufructo a favor de Renfe Mercancías, que finalizó el 31 de diciembre de 2019, hacia contratos de alquiler a diferentes empresas, además de la comercialización de otros activos. Esta actuación ha permitido facilitar la entrada de operadores logísticos para gestionar directamente estos activos, debiendo cumplir el Reglamento de acceso a las instalaciones y a la prestación de servicios.

También hay que mencionar las destinadas a mejorar la funcionalidad y seguridad de las instalaciones, entre otros, para el control de accesos a las terminales, cerramientos en las mismas, supresión de cruces de vía entre andenes, de mantenimiento de infraestructura, etc.

Por último, en lo que respecta a este apartado de ofertar servicios orientados al cliente, la Dirección de SSSL, junto con las de Gestión de Capacidad, Estrategia, Planificación Funcional y la Dirección Técnica, ha elaborado la propuesta de una Autopista Ferroviaria en ancho ibérico para el trayecto Algeciras-Madrid-Zaragoza. Esta actuación, además de ser pionera en nuestro País para este tipo de proyectos, puede suponer un avance importante en cuanto al cumplimiento de los compromisos de la Empresa con el desarrollo sostenible, fundamentalmente en materia de ahorro energético, siniestralidad y reducción de emisiones.

Dentro del capítulo referente a maximizar el aprovechamiento de los medios productivos, y en cuanto a la adecuación y modernización de estos, se ha continuado con la acción de enajenación de las grúas móviles y pórticos obsoletas y con la adquisición de una nueva para la instalación de Bilbao. Además, está en ejecución el contrato para la rehabilitación de la grúa pórtico de Zaragoza Plaza cuya intervención permitirá la ampliación de la vida útil de la misma, así como su adecuación a la normativa vigente.

Por otro lado, se ha desarrollado un Plan de fiabilidad para aplicar a las locomotoras de la Serie 311, con el fin de amortiguar el exceso de averías en las mismas y que se implementará durante el 2020.

En la línea de actuación cuyo objetivo se refiere a ofertar infraestructuras nodales eficientes, y en lo referente a la seguridad y la eficiencia operativa, se han realizado actuaciones de mejora en las terminales de mercancías de Zaragoza Plaza, Complejo Villaverde, Miranda de Ebro,

Vicálvaro, Murcia, Venta de Baños, A Coruña, Jerez y Madrid Abroñigal. Igualmente, se han acometido 11 actuaciones destinadas a la prevención de riesgos laborales y 5 de protección civil, fundamentalmente para la mejora de las condiciones de trabajo. Además de estas, se han tramitado tres nuevas actuaciones de eficiencia energética, de acuerdo con el Plan Director de Lucha contra el Cambio Climático, Descarbonización y Eficiencia Energética en el sistema ferroviario (horizonte 2018-2030).

En cuanto a las actuaciones de rehabilitación y mejora de instalaciones en diversas terminales, se ha procedido a la adjudicación y ejecución de las obras de adecuación de la nave 2 de la terminal de Abroñigal a la normativa de Protección Contra Incendios.

Por otro lado, dentro de las acciones para el Desarrollo de la Red Estratégica, se ha procedido a la contratación y comienzo de las obras correspondientes a la subfase 1A del Proyecto Constructivo para la Remodelación de la Terminal Ferroviaria de Madrid – Vicálvaro, para los que se han concedido Fondos CEF.

Dentro del mismo Plan de Acción, se han licitado los trabajos para la redacción del Proyecto de Construcción de la Plataforma Multimodal de Júndiz –fase 1- en Vitoria-Gasteiz, su conexión en ancho estándar al Corredor Atlántico y la elaboración de un Proyecto Funcional de implantación de una terminal de autopista ferroviaria, que cuentan con financiación mediante fondos CEF, de los que se ha finalizado y aprobado la actualización del Proyecto Funcional de la terminal intermodal y logística de Vitoria-Júndiz.

En este mismo epígrafe, por último, se ha autorizado y firmado el Convenio para la construcción y gestión de la instalación intermodal y logística de Valencia Fuente de San Luis, para el que se va a licitar la revisión y adaptación a normativa del actual proyecto constructivo.

En cuanto a la prestación de servicio de suministro de combustible, el consumo durante el ejercicio 2019 se ha reducido un 1,74% con respecto a 2018, lo que se ha traducido en una disminución de 1,64 millones de litros sobre un total de 91,1 millones. Debido a la evolución del precio Brent y al cambio euro/dólar, el precio medio para el año 2019 ha disminuido, con respecto al obtenido en 2018 en un 2,42 %, hasta alcanzar los 46,21 céntimos de euro/litro. Ambos factores, consumo y precio, han producido un decremento del gasto de 3,66 millones de euros. Con respecto al plan de inversiones en las instalaciones de suministro de combustible, durante el año 2019 se tramitaron obras para la renovación de instalaciones, así como la implantación de medidas medio ambientales por importe de 691 miles de euros.

Asimismo, se mantienen los acuerdos de colaboración para la prestación de los servicios de acceso y expedición de trenes por parte de ADIF, así como las maniobras en el interior del puerto. También en relación con los puertos, pero dentro del apartado de Gestión Ferroportuaria, en diciembre de 2019, se firmó el convenio de conexión de la Red ferroviaria de interés General administrada por Adif con la red del Puerto de Málaga.

Para terminar, junto a la Dirección General de Circulación, hemos participado en el proyecto “I Rail” destinado a la mejora la interoperabilidad y la seguridad en el transporte de mercancías por ferrocarril a través de la digitalización y el uso de las normas TAF TSI (Especificaciones técnicas de interoperabilidad aplicadas para aplicaciones telemáticas de carga).

5.4. Medio ambiente y lucha contra el cambio climático

Adif siempre ha tenido presente la integración de criterios ambientales en su gestión empresarial. Prueba de ello es la existencia de documentos como la Política de Medio Ambiente, o el Código Ético y de Conducta. El PT2030 sitúa al medio ambiente como una de las prioridades de la estrategia empresarial. Así queda reflejado en Objetivo estratégico 17 sobre Medioambiente y Clima del Pilar de Sostenibilidad, que pretende contribuir a un transporte respetuoso con el medio ambiente y responsable en el uso de recursos.

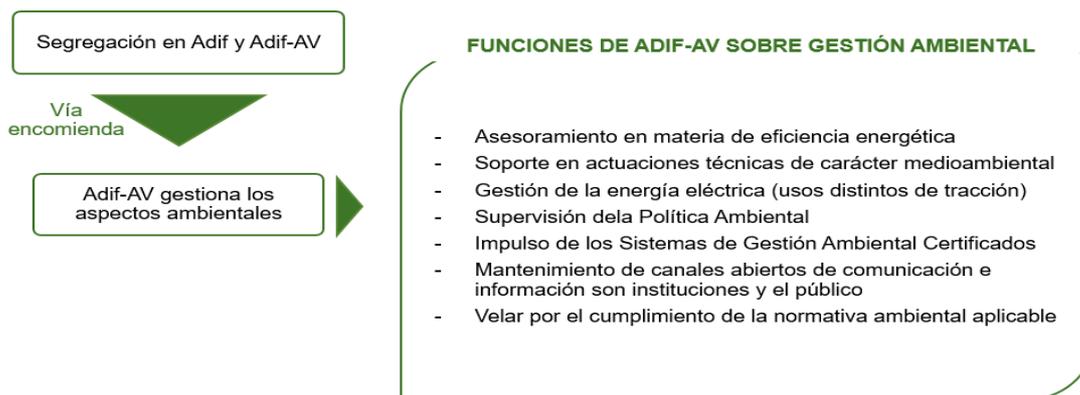
Si bien es cierto que el ferrocarril supone una ventaja medioambiental frente al uso de otros medios de transporte por su bajo impacto en la contaminación y sus bajas emisiones de gases de efecto invernadero, Adif es consciente del impacto negativo que sus obras generan en el entorno. Por esta razón, la Entidad entiende la importancia de asegurar la prevención y la vigilancia ambiental.

5.4.1. Gestión medioambiental

Los aspectos relacionados con la sostenibilidad empresarial y la eficiencia energética son gestionados por la Dirección de Estrategia de Adif mientras que, de los aspectos operativos se encarga la Subdirección de Medio Ambiente de Adif-AV.

Así, la estrategia y política ambiental de Adif se define conjuntamente desde la Subdirección de Responsabilidad Corporativa y Sostenibilidad, perteneciente al área de estrategia de Adif, y la Subdirección de Medio Ambiente de Adif-AV.

Es Adif-AV la que, tras la segregación en Adif y Adif-AV, y vía encomienda, implanta y supervisa dicha Política en ambas entidades. Adif-AV, presta, además otros servicios de gestión ambiental a Adif.



El Procedimiento General de Gestión y Coordinación de Actividades Ambientales de Adif, recoge las directrices a seguir para la gestión ambiental a nivel interno, con el fin de reducir riesgos ambientales, optimizar los recursos disponibles y definir pautas de actuación.

La Entidad ha desarrollado un 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.

Este Sistema de Gestión Ambiental, se inicia con la identificación de aquellos aspectos ambientales derivados de la actividad de Adif y que principalmente se deben a la explotación de las líneas de las redes convencionales de anchos ibérico y métrico, incluyendo la propia circulación de trenes y la conservación y mantenimiento de las infraestructuras, instalaciones y estaciones asociados a las mismas.



El Sistema de Gestión Ambiental de Adif se basa en la Norma ISO 14001:2015 y se encuentra certificado por AENOR. Con esta certificación, Adif se asegura de:

- 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:

- La dirección y coordinación de la redacción de estudios y proyectos de la infraestructura e instalaciones ferroviarias de la Red Convencional.
- 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 de la Red Convencional.
- La gestión del mantenimiento de la plataforma, vía e instalaciones ferroviarias de la Red Convencional.
- La explotación de las estaciones de viajeros de la Red Convencional y de los centros logísticos de mercancías.
- La gestión de los depósitos de combustible de tracción (almacenes fiscales).
- La administración de la circulación y la gestión de la capacidad en la Red Ferroviaria de Interés General.

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 especializados que, junto con su Sistema de Gestión Ambiental, permiten minimizar cualquier impacto negativo.

Como resultado de las buenas prácticas ambientales de la Entidad, **durante 2019 no se han producido incidencias medioambientales graves, ni se han registrado sanciones administrativas ambientales graves o muy graves** impuestas en firme a Adif.

INICIATIVAS VOLUNTARIAS

Con el firme compromiso de actuar en consonancia con la protección del medio ambiente, Adif lleva a cabo diversas actuaciones y participa en diferentes iniciativas voluntarias con terceros para promocionar el respeto por el entorno natural y minimizar los impactos ambientales derivados de su actividad. Las principales actuaciones dirigidas a la protección de los recursos naturales en el entorno de las infraestructuras ferroviarias que construye, mantiene y explota, son las siguientes:

- Seguimiento del consumo de recursos naturales: Adif elabora periódicamente indicadores sobre consumo de agua, energía y combustibles.
- Homologación de canteras de balasto: Adif cuenta con una relación de canteras que cuentan con el Estudio de Impacto Ambiental y el correspondiente Plan de Restauración.
- Utilización de energía solar: Adif continúa desarrollando actuaciones de utilización de este tipo de energía renovable que contribuye al desarrollo sostenible sin afectar a la calidad del aire y los suelos.

Históricamente, Adif ha participado en diversas iniciativas para mejorar el conocimiento tanto del medio natural, como del impacto de sus actividades sobre éste. Adif participa en las actividades de la Plataforma de Medio Ambiente, Energía y Sostenibilidad de la UIC (Union Internationale des Chemins de Fer).

5.4.2. Uso sostenible de recursos

Adif consume diferentes recursos necesarios para el desarrollo de su actividad. Con el fin de desarrollar buenas prácticas ambientales y con el apoyo de su Sistema de Gestión Ambiental, la Entidad pretende minimizar, en la medida de lo posible, el consumo de los recursos necesarios para el desarrollo de su actividad, así como el impacto de sus actividades sobre el entorno.

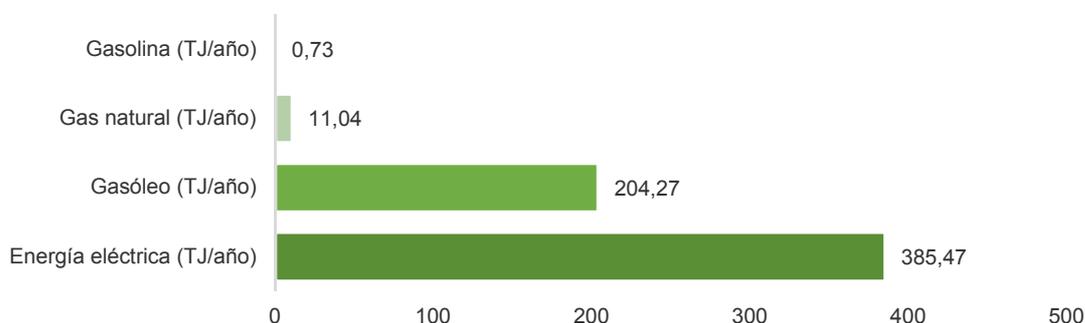
Los principales recursos empleados se relacionan con el consumo de energía, agua, materiales, emisiones a la atmósfera, contaminación del suelo, gestión de residuos y otros impactos potenciales significativos.

Consumo de energía

El consumo de energía final de Adif en actividades propias se desglosa en la siguiente tabla en función del tipo de energía o combustible consumido para el periodo 2017-2019:

Tipo de Energía/Combustible	2017	2018	2019
Energía eléctrica (TJ/año)	445,38	389,23	385,47
Usos Tracción (UT)	51,82	13,02	12,80
Usos Distintos de Tracción (UDT)	393,56	376,21	372,67
Gasóleo (TJ/año)	214,80	218,54	204,27
Gasóleo A – Automoción	59,89	58,92	58,92*
Gasóleo B - Mantenimiento Vía	46,07	39,94	32,53
Gasóleo B - Maniobras a Talleres	0,00	0,00	0,08
Gasóleo B – Oper. Aux. Terminales	8,13	6,72	5,52
Gasóleo B - Maniobras Estaciones	92,15	92,71	88,10
Gasóleo C – Calefacción	8,56	20,25	19,12
Gasolina (TJ/año)	0,55	0,73	0,73*
Autogas (TJ/año)	0,01	0,00	0,00
Gas Natural (TJ/año)	15,93	11,59	11,04
TOTAL	676,67	620,10	646,34

* Valores de 2018. Pendiente de actualización.

CONSUMO DE ENERGÍA POR TIPO DE COMBUSTIBLE


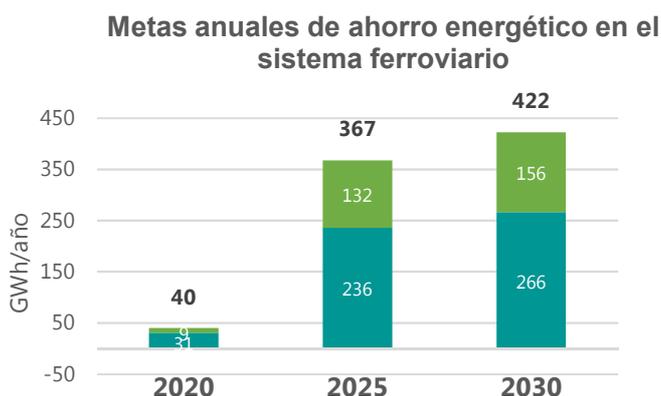
El consumo de energía en actividades propias en Adif proviene principalmente de la electricidad y el gasóleo. Éste último es utilizado en los vehículos y equipos de mantenimiento de vías, maniobras a talleres, operaciones auxiliares en terminales y maniobras en estaciones. En menor medida, Adif consume gas natural y una mínima cantidad de gasolina para automoción de su flota.

Dentro de los objetivos estratégicos de Adif se encuentra la mejora de la eficiencia energética que se traduce en una reducción del consumo energético (GWh equivalentes). Este año 2019, gracias a la implementación de las actuaciones derivadas del **Plan de Lucha Contra el Cambio Climático de Adif y Adif-AV 2018-2030**, así como a las medidas implantadas desde 2009 como consecuencia de los anteriores Planes Directores de Ahorro y Eficiencia Energética, se han conseguido obtener los siguientes datos de ahorro energético en el sistema ferroviario, tanto para uso de tracción como para uso distinto a tracción:

	2017 (GWh _{eq} /año)	2018 (GWh _{eq} /año)	2019 (GWh _{eq} /año)
UT (uso tracción)	1,06	1,06	1,06
UdT (uso distinto de tracción)	26,38	26,63	26,99
TOTAL	27,44	27,69	28,06

28,06 GWh_{eq}/año de consumo energético ahorrado desde 2009

En materia de ahorro energético, en el citado Plan de Lucha Contra el Cambio Climático de Adif y Adif-AV para el periodo 2018-2030 se han establecido las siguientes metas para tres diferentes momentos:



A través de la implantación de los proyectos incluidos en este Plan, la **reducción acumulada** del consumo energético estimada para el periodo 2018-2030 es de un total de **2.900 GWh_{eq} para ambas entidades**.

Por otro lado, el consumo indirecto de energía primaria se atribuye principalmente al consumo de energía eléctrica. Así, se expone en la siguiente tabla el consumo indirecto derivado del consumo final de energía eléctrica, desglosado por tipo de fuente de energía primaria:

Fuentes de energía primaria (TJ/año)	2017*	2018*	2019
Carbón	224,12	179,93	53,01
Gas Natural y fuel	-	-	-
Ciclo combinado	178,25	136,54	255,18
Nuclear	293,58	274,36	278,60
Cogeneración y residuos no renovables	162,52	159,51	157,79
Turbinación bombeo	11,80	10,21	8,63
Recursos fósiles	870,27	760,56	753,22
Hidráulica	40,49	55,46	40,92
Eólica	104,50	79,57	87,98
Solar (fotovoltaica y térmica)	29,55	19,29	23,32
Otras renovables ¹	9,85	6,83	7,37
Recursos renovables	184,39	161,14	159,59
TOTAL	1.054,65	921,70	912,80

Nota: Valores calculados con base en los datos de Red Eléctrica de España sobre la estructura de generación de electricidad anual peninsular.

** Datos actualizados según metodología aplicada para el año 2019.*

¹Otras renovables incluyen biogás, biomasa, hidráulica marina y geotérmica.

Intensidad energética final y primaria

La intensidad energética se entiende como el consumo de energía final o primaria (en MJ consumidos) por unidad de producción representativa de la actividad de Adif (tráfico gestionado, en km-tren).

Estos dos indicadores permiten cuantificar la eficiencia energética de la gestión de la entidad, además de la dependencia del consumo de energía en relación con el crecimiento de la actividad.

	2017	2018	2019
Km-tren gestionados (km-tren/año)	142.308.372	140.580.714	138.322.528
Intensidad energética final (MJ/km-tren)	4,75	4,41	4,35
Intensidad energética primaria (MJ/km-tren)	9,04*	8,20*	8,16

** Datos actualizados según metodología aplicada para el año 2019.*

En el periodo 2017-2019 se observa una tendencia descendente tanto en la intensidad energética final como en la intensidad energética primaria.

Concretamente, la intensidad energética final ha descendido desde 2017 un 8,5% y, respecto a 2018, un 1,4% llegando a los 4,35 MJ/km-tren en 2019.

La intensidad energética primaria se ha reducido en el periodo 2017-2019 un 9,7%, mientras que desde 2018 ha descendido un 0,5%, obteniendo 8,16MJ/km-tren en 2019. Esta intensidad se ve influida por la contribución de energías renovables en la producción de energía eléctrica distribuida por el sistema eléctrico peninsular.

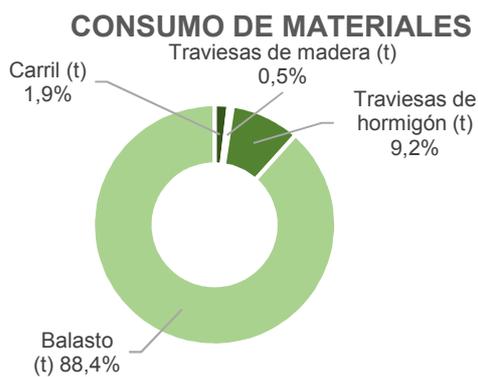
INTENSIDAD ENERGÉTICA


La intensidad energética final **se reduce en Adif durante el año 2019**, lo que se traduce en un uso más sostenible de la energía por parte de la Entidad.

Consumo de materiales en operaciones de mantenimiento

El consumo de materiales en Adif se concentra mayoritariamente en los materiales ferroviarios utilizados en la actividad de mantenimiento de la red, como las traviesas, el carril y el balasto.

Total material ferroviario	2017	2018	2019
Carril (t)	10.622	16.287	5.710
Traviesas de madera (t)	967	1.735	1.671
Traviesas de hormigón (t)	41.458	41.566	27.998
Balasto (t)	742.367	782.032	269.024



El consumo de materiales se reduce principalmente al uso de balasto (88,4 %), seguido de las traviesas de hormigón, que suponen un 9,2 % del consumo total de materiales.

Consumo de herbicidas

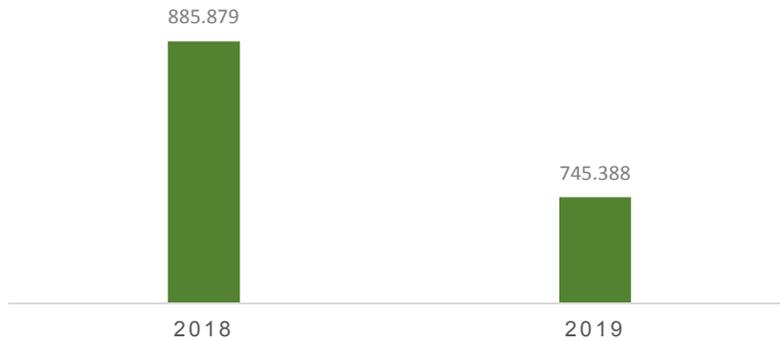
Adif emplea herbicidas con objeto de impedir el crecimiento de las plantas herbáceas en las infraestructuras e instalaciones de su propiedad, cuyo crecimiento puede generar problemas en la circulación y un mayor riesgo de que se produzcan incendios en los márgenes de las vías. El consumo de herbicidas por unidad de superficie tratada en 2018* se ha reducido un 22,6 % respecto al año 2017.

**Último dato disponible*

Consumo de agua

El consumo de agua en Adif se debe principalmente al uso sanitario y la limpieza de las instalaciones. La fuente principal de abastecimiento es la red pública de abastecimiento, aunque existe un pequeño consumo procedente de pozos.

VOLUMEN DE AGUA CONSUMIDO (m³)



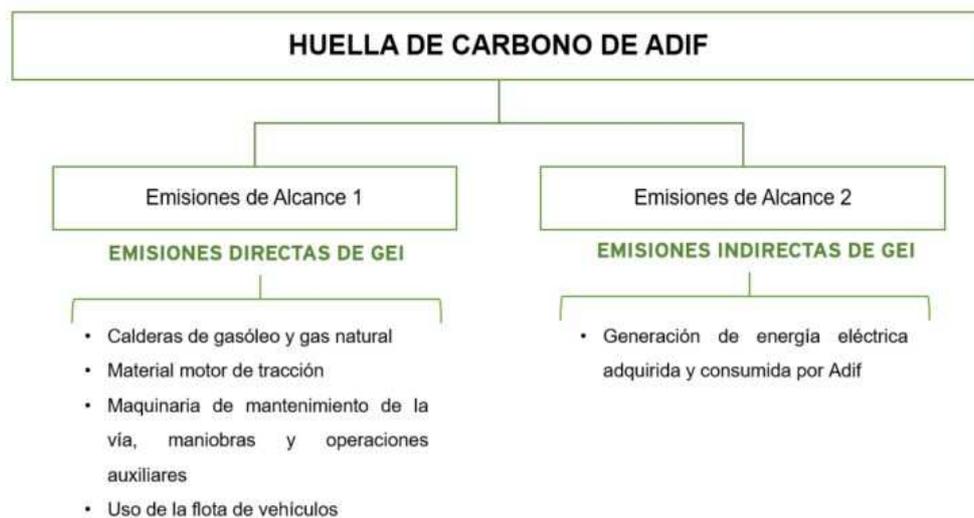
5.4.3 Lucha contra el cambio climático

Adif cumple con la normativa vigente que establece los parámetros en materia de emisiones a la atmósfera.

Emisiones en las actividades propias de Adif

Las emisiones 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 de gases de efecto invernadero (GEI) asociadas a las actividades desarrolladas por una organización. Estas emisiones se definen en base a dos alcances:



La siguiente tabla muestra las emisiones de CO₂ equivalente (tCO_{2eq}/año) para el periodo 2017-2019:

		2017	2018	2019
Alcance 1	Instalaciones de combustión	1.592,00	2.293,14	2.170,29
	Mto. de vía, maniobras y operaciones auxiliares	10.413,84	9.916,08	8.981,22
	Vehículos	4.315,40	4.258,85	4.258,85*
	Suma Alcance 1	16.321,24	16.468,07	15.410,36
Alcance 2	Consumo de energía eléctrica	31.985,60	23.696,48	17.202,16
TOTAL (tCO_{2eq})		48.306,84	40.164,55	32.612,52

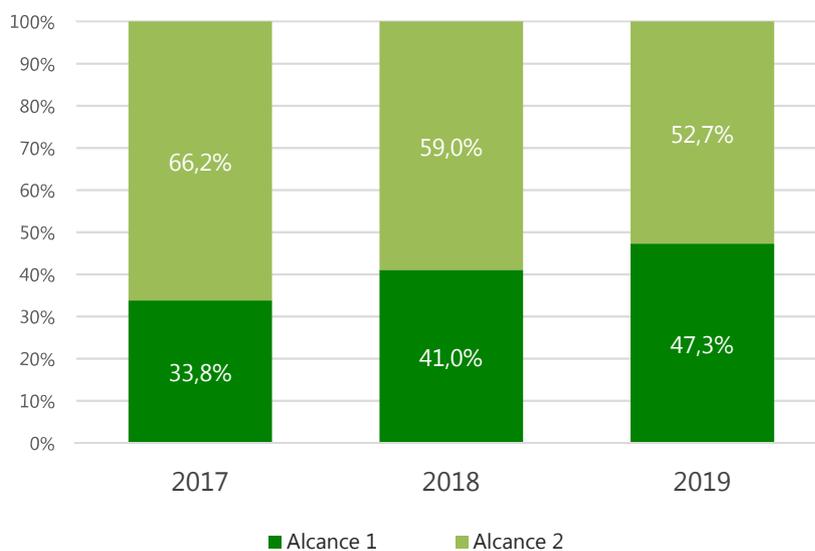
(*)Según valores de 2018.

La **Huella de Carbono** de Adif en el periodo 2017-2019 se ha **reducido un 32,5%**, siendo del **18,8%** dicha **disminución con respecto a 2018**.

La reducción de la Huella de Carbono con respecto a 2018 se debe principalmente a las emisiones correspondientes al alcance 2 y se explica porque, habiéndose registrado un consumo de electricidad similar, el factor de emisión de CO₂ de 2019 ha sido inferior. Asimismo, la Huella disminuye en el alcance 1 por un menor consumo en las instalaciones de combustión y en los vehículos ferroviarios de mantenimiento, maniobras y operaciones auxiliares.

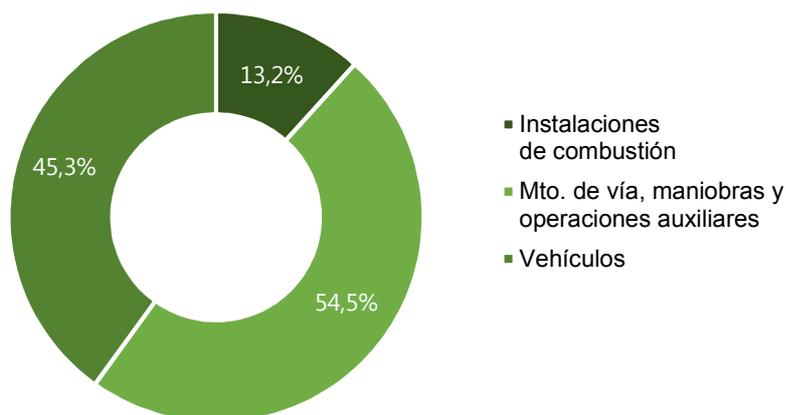
Por otro lado, en 2019, toda la energía eléctrica consumida por Adif ha sido con **certificados de Garantía de Origen (GdO)**, por lo que, si tenemos en cuenta esta circunstancia, se puede hacer un cálculo de la Huella de Carbono asumiendo que las emisiones correspondientes al alcance 2 son nulas. De esta manera, en 2019, la Huella sería de 15.410,36 tCO_{2eq}, correspondientes al alcance 1. Esto implicaría que la reducción con respecto al año 2017 sería de un **68%** y de un **62%** con respecto a 2018.

La contribución de los dos alcances a la Huella de Carbono se expresa en la siguiente gráfica:



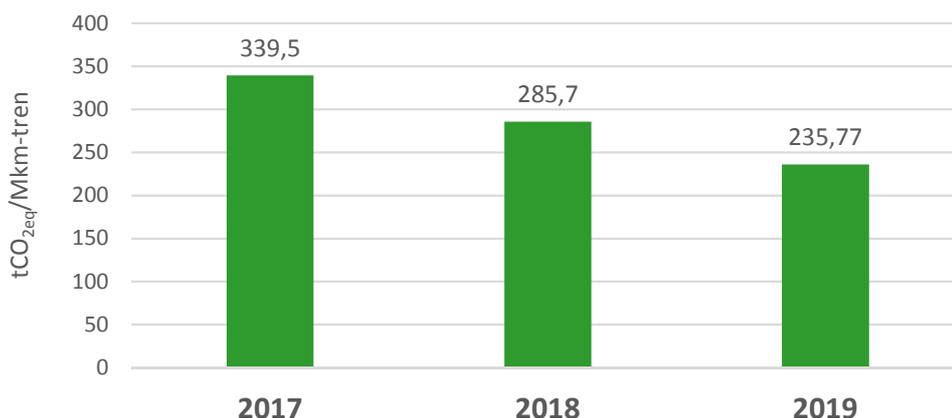
Se observa que la contribución del alcance 2 tiene una tendencia negativa, debido principalmente al menor factor de emisión que cada año varía. Dentro del alcance 1, son las actividades de mantenimiento de vía, maniobras y operaciones auxiliares las que originan una mayor cantidad de emisiones directas de GEI (54,5%), seguidas de cerca por las emisiones provocadas por el uso de vehículos (45,3%).

ACTIVIDADES DE ALCANCE 1



Analizando las emisiones y teniendo en cuenta la unidad de producción representativa (Mkm-tren gestionado), se observa como la intensidad de emisiones de GEI se ha reducido un 17,5% en el periodo 2018-2019 y en un 28,5% desde 2017.

INTENSIDAD DE EMISIONES GEI

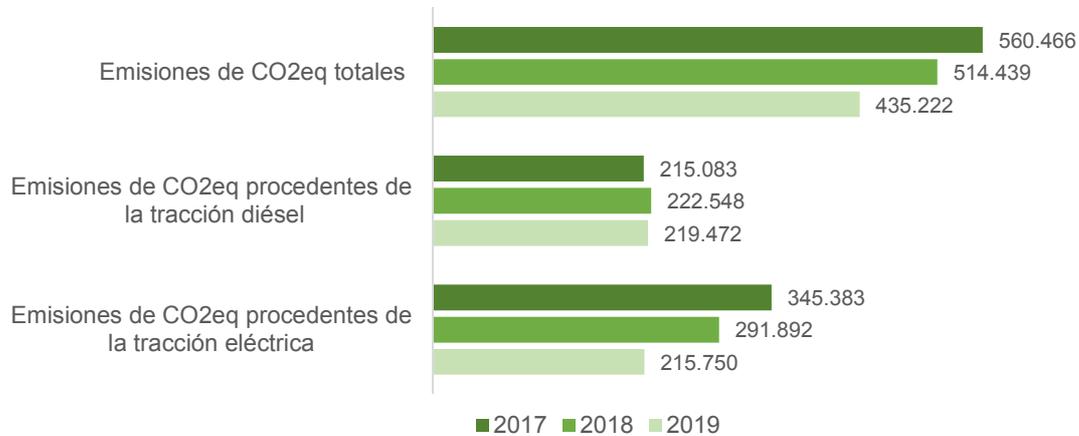


Emisiones de la tracción ferroviaria en las infraestructuras gestionadas por Adif

El consumo energético directo (diésel) e indirecto (eléctrico) de las empresas operadoras ferroviarias, respecto a la tracción sobre las infraestructuras de Adif, implica asimismo la emisión de gases de efecto invernadero.

La evolución de estas emisiones para la serie 2017–2019 se muestra a continuación:

**Toneladas de CO_{2eq} emitidas/ tracción ferroviaria
en infraestructuras gestionadas por Adif**



En el periodo 2017–2019 se reducen las emisiones generadas por la tracción eléctrica en un 38%. Estas emisiones no se producen durante la circulación del ferrocarril, sino que se originan en las instalaciones de generación de electricidad, situación que las hace dependientes del sistema de generación eléctrico peninsular (cuyo esquema varía anualmente).

Asimismo, las emisiones procedentes de la tracción diésel se reducen ligeramente respecto a 2018, pero siguen manteniendo el mismo orden de magnitud que el año pasado.

En el periodo de 2017 a 2019, se observa una reducción del 22% respecto a la totalidad de emisiones de CO_{2eq}, principalmente por esa disminución de las emisiones derivadas de la tracción eléctrica.

Plan de Lucha contra el Cambio Climático de Adif y Adif-AV 2018-2030

En el ámbito de la mitigación del cambio climático, tal y como se ha comentado en apartados anteriores, Adif contaba con un Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética 2014 – 2020 que ha permitido reducir las emisiones de CO₂ gracias al desarrollo e implantación de medidas que han logrado un ahorro del consumo energético desde que comenzó a implantarse el anterior Plan Director en 2009.

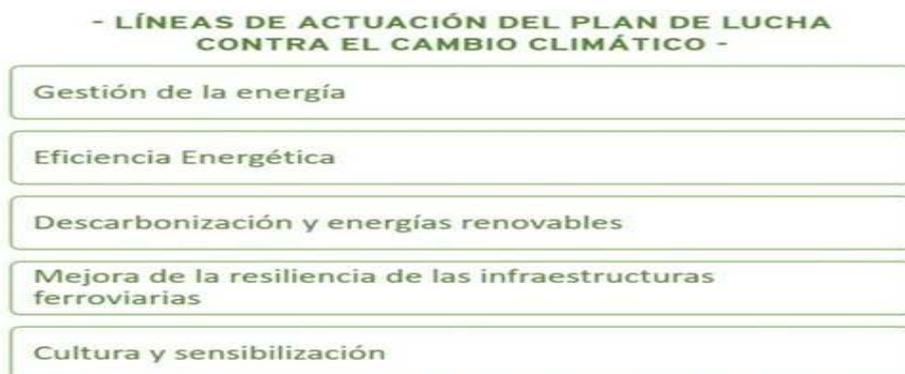
Sobre la base de dicho Plan Director, aprovechando la experiencia y conocimiento adquirido, durante 2018 se ha trabajado en la elaboración de un **Plan de Lucha contra el Cambio Climático 2018 – 2030** común a Adif y Adif-AV que, desde su aprobación el primer trimestre de 2019 sustituye a los Planes Directores de Ahorro y Eficiencia Energética 2014 – 2020 de ambas entidades.

La finalidad de este Plan es **aumentar la contribución de Adif y Adif-AV a la Lucha Contra el Cambio Climático.**

Para ello, este Plan, alineado con el Plan Director de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030 elaborado conjuntamente con Renfe, pretende ir más allá de la eficiencia energética, contemplando medidas de actuación en el ámbito de la descarbonización del sistema ferroviario y en el incremento del uso de las energías renovables. Asimismo, incluye una línea de actuación

relacionada con el ámbito de la adaptación al cambio climático cuya finalidad es mejorar la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias que gestionan Adif y Adif-AV.

Así, el Plan de Lucha contra el Cambio Climático de Adif y Adif-AV se estructura en las siguientes líneas:

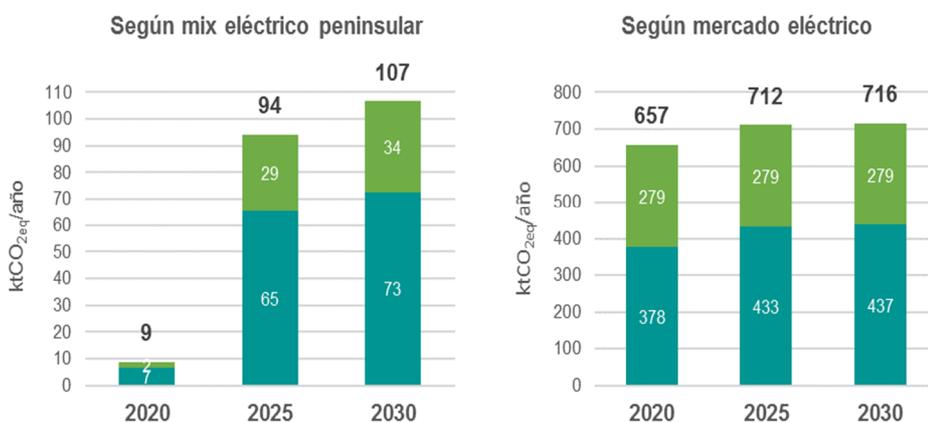


El Plan de Lucha Contra el Cambio Climático de Adif y Adif-AV ha sido aprobado en el primer trimestre de 2019, estableciendo objetivos de reducción del consumo energético y de emisiones de GEI y fijando metas específicas para los años 2020, 2025 y 2030.

En el marco de este Plan, cabe destacar que desde 2019, Adif y Adif-AV han apostado por la **Compra de Energía Eléctrica Verde** con Certificados de Garantía de Origen (GdO), de manera que las emisiones de GEI asociadas al consumo de energía eléctrica se podrían considerar nulas.

Sin embargo, para la definición de los objetivos de reducción de emisiones de GEI del Plan se ha realizado un doble cálculo aplicando las recomendaciones de los estándares internacionales, por lo que se han establecido metas anuales de reducción de emisiones de GEI para Adif y Adif-AV según el mix eléctrico peninsular y según el mercado eléctrico con la Compra de Energía Verde con GdO:

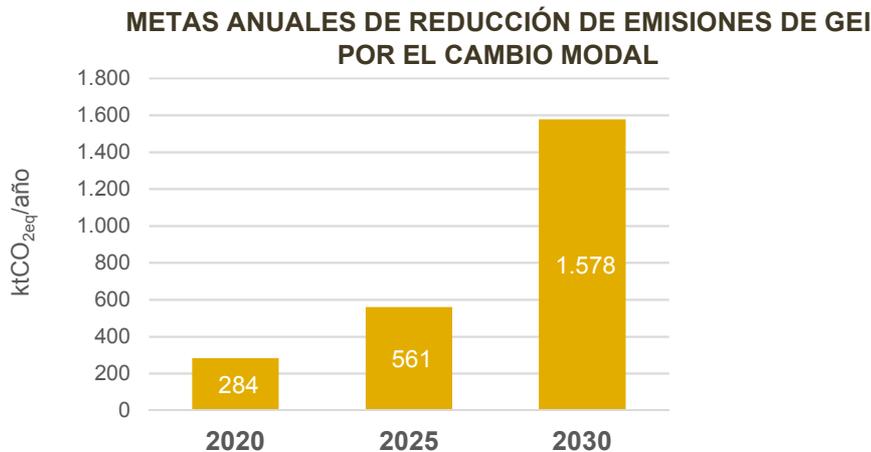
METAS ANUALES DE REDUCCIÓN DE EMISIONES DE GEI EN EL SISTEMA FERROVIARIO



La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_TLMN6W6R56Y6ZXIHU9CQBHZABGKW en https://www.pap.hacienda.gob.es

La reducción de emisiones acumulada para el horizonte del Plan a 2030 sería de **777 ktCO_{2eq}** (según mix eléctrico) y de **3.700 ktCO_{2eq}** (según mercado eléctrico con la compra de energía verde con GdO).

El Plan también tiene en cuenta como contribuyen las actuaciones desarrolladas para fomentar el trasvase modal al ferrocarril. Así, a partir de una hipótesis de incremento de la cuota modal del ferrocarril a 2030 tanto para el transporte de pasajeros como de mercancías, alineada con los objetivos del Libro Blanco del Transporte y los objetivos establecidos por la Unión Europea y la Agencia Internacional de la Energía, se estiman las emisiones de GEI evitadas por la transferencia modal al ferrocarril:



La reducción acumulada de emisiones para 2030 derivadas del cambio modal se estima en más de **8.400 ktCO_{2eq}**.

De esta manera, sumando las emisiones estimadas para el trasvase modal, el Plan de Lucha Contra el Cambio Climático de Adif y Adif-AV generarían en su totalidad una reducción de emisiones de GEI acumuladas para 2030 de **9.100 ktCO_{2eq}** según mix eléctrico y de **12.000 ktCO_{2eq}** según mercado eléctrico con la compra de energía verde con GdO.



Al igual que en el caso del consumo energético, existe un indicador estratégico que mide la reducción de emisiones de GEI gracias a la implementación de las actuaciones derivadas del **Plan de Lucha Contra el Cambio Climático de Adif y Adif-AV 2018-2030**, así como a las medidas implantadas desde 2009 como consecuencia de los anteriores Planes Directores de Ahorro y Eficiencia Energética.

Los datos de dicho indicador para el periodo 2017-2019 son:

	2017	2018 ⁽¹⁾	2019
UT (tCO ₂ /año)	272	234	234
UdT (tCO ₂ /año)	6.698	6.014	6.095
TOTAL(tCO₂/año)	6.970	6.247	6.329

⁽¹⁾ Datos actualizados según factor de emisión publicado por REE para el mix peninsular en 2018.

En el ámbito de la adaptación, en relación con la **mejora la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias** cabe destacar que en 2019 se ha seguido trabajando en el Grupo de Trabajo de cambio climático de Adif y Adif-AV creado el año anterior. En este se ha estado trabajando en la elaboración de una norma interna que establezca la metodología a seguir para evaluar la vulnerabilidad de las infraestructuras ferroviarias a los efectos adversos del cambio climático en la fase de diseño. Se pretende con ello que, en las fases iniciales de definición de los proyectos constructivos de las infraestructuras, el impacto del cambio climático en las mismas sea una variable más a tener en consideración para el diseño de las infraestructuras.

5.4.4. Contaminación

Contaminación acústica

Otro de los aspectos ambientales adversos resultado de la actividad ferroviaria de Adif, es la contaminación acústica. La emisión de ruido y vibraciones proviene fundamentalmente de la circulación de los trenes de viajeros y mercancías.

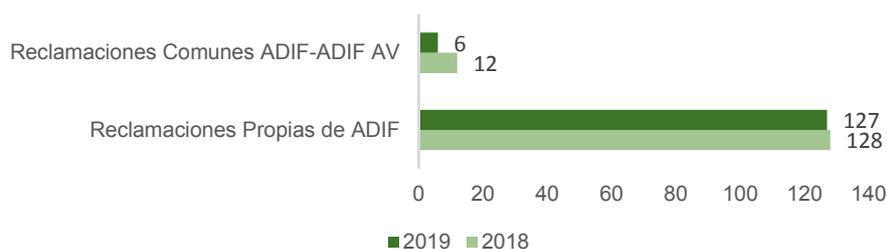
Adicionalmente existen otras fuentes de emisión de ruido y vibraciones, como son:

- Las actividades llevadas a cabo en las estaciones de viajeros de Adif, como los sistemas de megafonía, las maniobras para la composición de trenes y los sistemas de climatización de los edificios.
- Las operaciones de mantenimiento de la infraestructura de la red convencional, fundamentalmente derivadas del uso de los equipos mecanizados de vía.
- Las obras de construcción de la red convencional.

Adif dispone de un procedimiento de recepción, documentación y tramitación de quejas de carácter acústico en el marco de su Sistema de Gestión.

Aproximadamente el **90 %** de las quejas recibidas por Adif están relacionadas con **problemas de ruido** y el **10 %** restante con **problemas de vibraciones** (datos agregados Adif/Adif-AV).

EVOLUCIÓN QUEJAS DE CARACTER ACÚSTICO



Adif viene realizando, por encomienda del Ministerio de Fomento, los denominados Mapas Estratégicos de Ruido (MER) y los Planes de Acción (PAR) correspondientes a los Grandes Ejes Ferroviarios de Alta Velocidad (ejes con circulación superior a 30.000 trenes anuales).

Contaminación de suelos

En relación con la contaminación de suelos, desde el año 2005 Adif lleva a cabo en sus instalaciones una serie de actuaciones de prevención y remediación de suelos potencialmente contaminados por actuaciones históricas. En el año 2019, se ha realizado una inversión de 614.185,06 euros en actuaciones de descontaminación sobre suelos y aguas subterráneas en un total de 8 emplazamientos, además de actuaciones de control y vigilancia ambiental en 20 emplazamientos y 3 en seguimiento del riesgo.

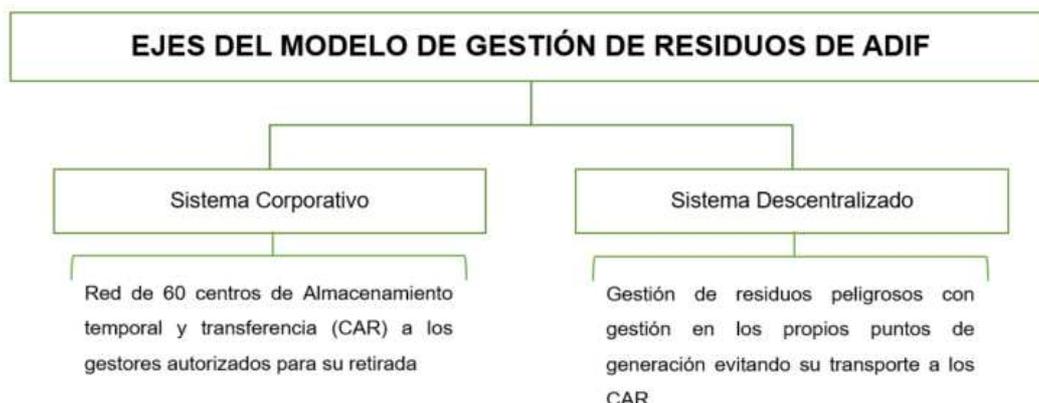
En octubre de 2019, se aprobó la formalización de la ejecución de los trabajos correspondientes a “Diseño de Proyectos y Ejecución de Medidas de Descontaminación de Suelos para la Mitigación del Riesgo Ambiental”. Estas actuaciones fueron aprobadas en el Comité de Dirección del 7 de febrero de 2019. Con esta propuesta se prevé duplicar el ritmo de descontaminación preexistente con la finalidad de reducir el riesgo ambiental.

El objeto de dichos trabajos consiste en abordar las actuaciones necesarias en una serie de emplazamientos con el fin de minimizar el riesgo ambiental en los mismos por contaminación de los suelos y aguas subterráneas, mediante la caracterización, la redacción de los correspondientes proyectos de remediación, así como de su ejecución.

5.4.5. Gestión de residuos y economía circular

Adif genera residuos de tipo comercial, industriales y peligrosos, derivados principalmente del desarrollo de actividades en las estaciones de viajeros y los centros logísticos, así como en las actividades de mantenimiento de la red ferroviaria.

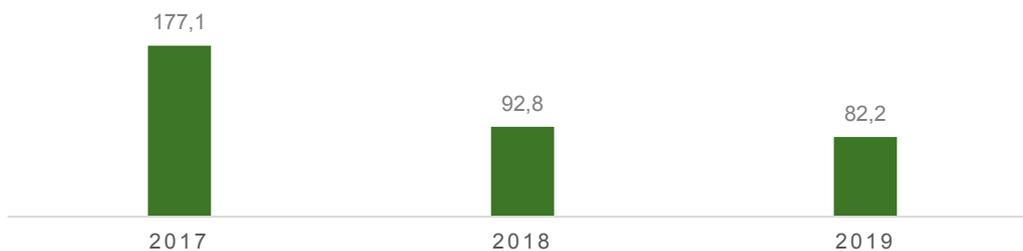
El modelo de Gestión de Residuos de Adif se basa en dos ejes: un sistema corporativo y un sistema descentralizado.



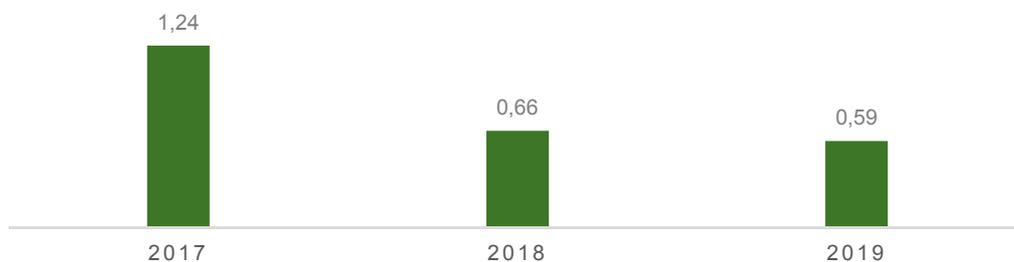
Adif dispone de un **sistema de gestión de residuos peligrosos**, que se complementa con un Manual de Gestión Integrada y sus correspondientes procedimientos.

En el año 2019, Adif generó un total de 73,58 toneladas de residuos peligrosos, destacando en magnitud la producción de baterías pilas y acumuladores, aceites y grasas y los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE). La intensidad de generación de residuos se sitúa en 0,53 toneladas de residuos/millones km tren (no se incluyen en el cálculo PCB, amianto ni residuos sanitarios al considerar que su generación no está relacionada con las actividades propias de Adif).

RESIDUOS PELIGROSOS GENERADOS EN LA EXPLOTACIÓN Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS (T)



INTENSIDAD DE GENERACIÓN DE RESIDUOS PELIGROSOS (T RESIDUOS/MILLON KM-T)



La generación de los residuos comerciales proviene principalmente de las estaciones de viajeros y de los centros logísticos. La gestión de estos residuos es llevada a cabo por los servicios públicos de limpieza, a los que Adif abonó 686.667 euros en 2018*.

Los residuos no peligrosos se gestionan en función del tipo de residuo generado:

- El carril retirado como consecuencia del mantenimiento de la red se reutiliza en líneas de débil tráfico o en labores de estabilización de laderas.
- El balasto se dispone en el entorno de las instalaciones.
- Las traviesas de hormigón retiradas se gestionan por los contratistas, decidiendo éstos el destino final de los residuos.

En relación con los vertidos, los más significativos proceden de la utilización de los aseos públicos existentes en las estaciones. En las estaciones con importantes tráfico, las aguas residuales sanitarias se vierten a la red pública de saneamiento para su tratamiento en las Estaciones Depuradoras de Aguas Residuales (EDAR) correspondientes. Sin embargo, en el

resto de las estaciones de la red convencional se sigue trabajando en la sustitución de pozos negros por conexiones a la red.

**Último dato disponible.*

Estrategia Española de Economía Circular²

Durante 2018 y 2019, Adif junto con Adif-AV colaboraron en la elaboración de la Estrategia Española de Economía Circular (EEEC) contribuyendo con un total de 7 proyectos enmarcados dentro de los ejes de actuación en los que se estructura la Estrategia.

En concreto, estos proyectos se ubican en los ejes de: Consumo, Gestión de Residuos, Mercado de Materias Primas Secundarias y Empleo y Formación.

Los proyectos que se seleccionaron finalmente para formar parte de la EEEC fueron:

- Elaboración de una Catálogo de criterios medioambientales que facilite la incorporación de los mismos en los Pliegos de Cláusulas Administrativas con el objetivo de que Adif y Adif-AV fomenten la estrategia de la Economía Circular y la Contratación Pública Ecológica de manera transversal.
- Proyecto "Ecomilla" (Última Milla Verde).
- Gestión eficaz de los excedentes de tierras de obras de infraestructura ferroviaria para favorecer la recuperación ambiental de entornos degradados.
- Gestión de Residuos de Construcción y Demolición en obras de estaciones adscritas a la Dirección de Estaciones de Viajeros.
- Incrementar la reutilización de la tierra vegetal en las obras para las labores de restauración e integración paisajística.
- Materiales reciclados, regionales y sostenibles en Proyectos de Arquitectura de Estaciones.
- Programa integral para la recuperación social de activos ferroviarios en desuso, generando valor mediante proyectos de emprendimiento o servicio público.

La EEEC pasó a finales de 2018 la fase de información pública y se encuentra pendiente de aprobación.

5.4.6. Protección de la biodiversidad

En el ámbito de la gestión ambiental, Adif considera la protección de la biodiversidad como una prioridad debido fundamentalmente a la alta ocupación del suelo tanto dedicado a la red como a las instalaciones gestionadas por Adif. La red ferroviaria en activo tiene una longitud total de 11.991 km, siendo la superficie ocupada de aproximadamente de 37.894 ha, con un área de afección estimada de 76.422 ha².

² información común a ambas entidades: Adif y Adif-Alta Velocidad

Según datos de 2007, último año con información disponible, un 11,11 % de la longitud total de la red ferroviaria gestionada por Adif y Adif-AV afectaba a Espacios Naturales Protegidos y a otros con alguna figura de protección ambiental.

Con el fin de cumplir con la normativa vigente en materia de biodiversidad, la Entidad se asegura de que tanto los proyectos constructivos como su actividad cumple los requisitos de las Declaraciones de Impacto Ambiental (DIAs). Muchas de las obras de acondicionamiento y mejora de la red de ancho ibérico también siguen las directrices de una DIA y son sometidas a seguimiento ambiental.

En 2019, en relación con la gestión medioambiental de sus proyectos, Adif llevó a cabo **583 informes de revisión ambiental**, incluyendo **120 informes de adecuación ambiental**, según cumplimiento de legislación ambiental.

En 2019, en relación con la gestión medioambiental de sus obras, Adif llevó a cabo **457 informes de seguimiento medioambiental** de obras no sometidas a DIA y, **37 informes normativos periódicos de seguimiento ambiental** de obras con DIA.

Plan de prevención contra incendios en la vía y sus proximidades

Las medidas encaminadas a la prevención del riesgo de incendios forestales se articulan en el **Plan de Prevención contra Incendios en la Vía y en sus Proximidades** en todo el territorio nacional. Este Plan, elaborado de conformidad con la normativa sobre prevención de incendios, identifica riesgos, zonas de riesgos y acciones preventivas y correctoras, así como recomendaciones a tener en cuenta en operaciones típicas de corte y soldadura y en el funcionamiento de los detectores de ejes calientes.

Desde el año 2006 Adif suscribe convenios de colaboración con las comunidades autónomas para desarrollar actuaciones conjuntas de prevención y, en su caso, de extinción de incendios forestales en zonas cercanas a la plataforma ferroviaria, en el marco del desarrollo del Plan.

En virtud de estos convenios la Entidad se compromete a poner en marcha Planes de Autoprotección que tienen por finalidad la integridad y conservación de las instalaciones de su propiedad y prevenir las consecuencias potenciales de posibles incendios en zonas forestales o dentro del límite perimetral de los municipios.

Independientemente de las medidas adoptadas por Adif, la traza ferroviaria y el personal de conducción y de gestión de la circulación adquieren importancia como herramientas eficaces no sólo en la detección, sino también en la extinción de incendios forestales próximos a la infraestructura.

El trazado hace las funciones de cortafuego y el personal ferroviario puede avistar en muchas ocasiones incendios de forma temprana, lo que permitirá dar aviso, a través de los puestos de mando y del Centro de Gestión de Red H24 de Adif, a los organismos de extinción de incendios de las distintas administraciones.

PRINCIPALES MEDIDAS Y ACCIONES DE PREVENCIÓN CONTRA INCENDIOS

- Control de los sistemas de freno de los trenes.
- Vigilancia de los trabajos en la vía con fuentes de ignición.
- Vigilancia periódica del buen funcionamiento de los detectores de temperatura de los ejes de los trenes, a su paso por los mismos y actuación reglamentaria ante alarmas.
- Limpieza química y mecánica de la vegetación y material de desecho en los márgenes de la vía.
- Vigilancia de los trenes al paso de las estaciones para determinar si existen anomalías en su funcionamiento.

Durante el año 2018 se registraron 12 incendios en los márgenes de la vía de la red convencional causados por fallos en las instalaciones o por labores de mantenimiento de las líneas. Esta cifra supone un descenso en el número de incendios del 53 % respecto a los datos del año 2017*. (*) *Último dato disponible*

	2017	2018	2019
Gastos en prevención de incendios (€)	11.927.387	18.426.048	7.594.103*
Incendios	26	12*	-

(*) *último dato disponible*

El número de incendios registrados en los márgenes de la vía de la red convencional durante el ejercicio 2018*, **descendieron un 53 %** respecto al ejercicio 2017.

(*) *Último dato disponible*

Indicadores de gestión medioambiental en diseño y construcción de infraestructura
❖ En proyectos de Infraestructura

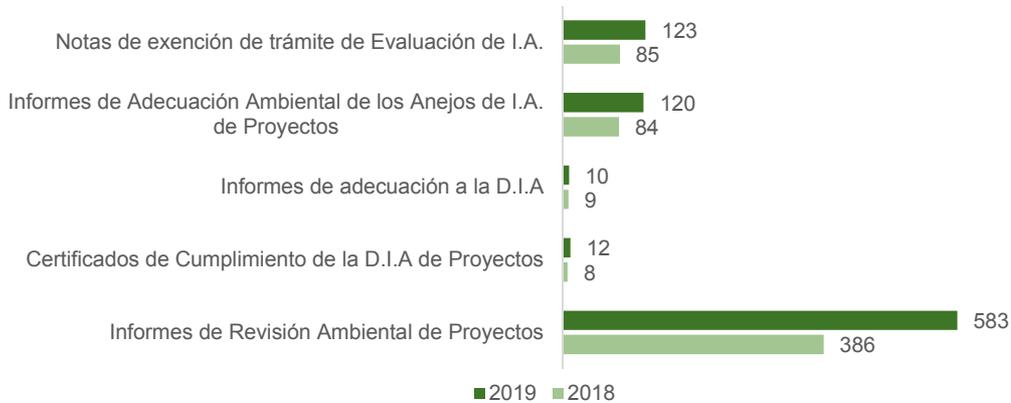
El Ministerio de Fomento tiene delegada en la presidencia de Adif la aprobación de los proyectos encomendados a esta entidad pública empresarial. Además, de acuerdo con el estatuto de Adif, esta Entidad ostenta la supervisión de los proyectos que sean aprobados por ella; y así como, la certificación del cumplimiento de la Declaración o del Informe de Impacto Ambiental de los mismos, si fuera el caso.

Adif, en su calidad de órgano sustantivo a los efectos previstos en la legislación sobre Evaluación de Impacto Ambiental, cumple un papel fundamental para que las infraestructuras ferroviarias se ajusten a lo previsto en la legislación, tanto a nivel de proyecto como en las obras. En este sentido, todos los anejos de integración ambiental (I.A.) de los proyectos se supervisan, con el fin de asegurar el cumplimiento de lo establecido por la legislación ambiental vigente, por las normas y por las recomendaciones internas de Adif.

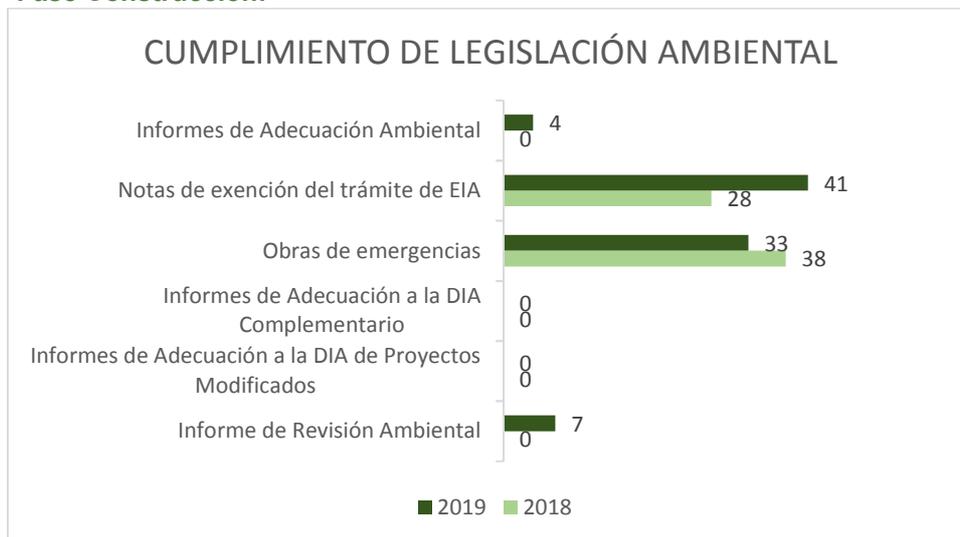
La evolución de los indicadores relacionados con la gestión medioambiental en proyectos, en los 2 últimos años ha sido la siguiente:

❖ **Fase Diseño:**

CUMPLIMIENTO LEGISLACIÓN AMBIENTAL



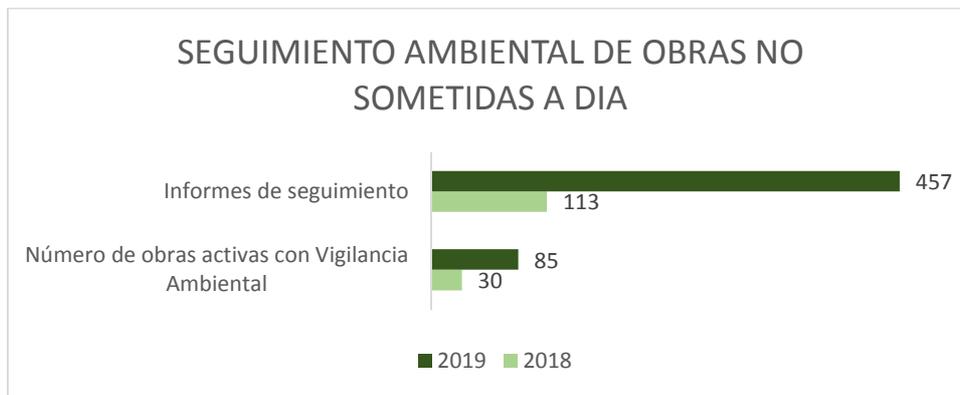
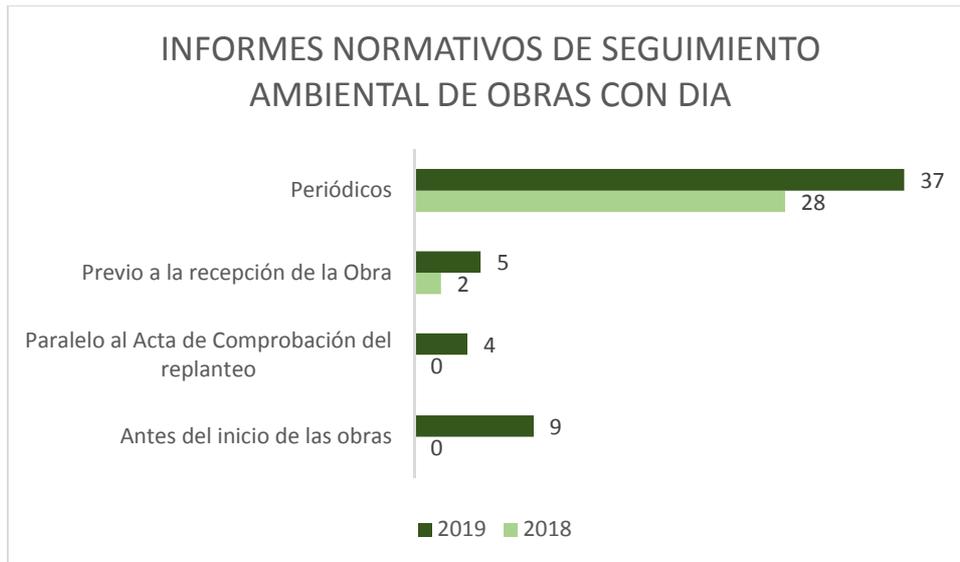
❖ **Fase Construcción:**



❖ **Relativo al seguimiento ambiental de obras:**

Al igual que desde el año 2005 se viene realizando la supervisión ambiental en obras con DIA, mediante la figura de los Directores Ambientales de Obra, desde mediados de 2018 se incorpora también la supervisión ambiental de obras sin DIA en la red convencional, mediante Vigilantes Ambientales de Obra, con el fin de garantizar el cumplimiento de la legislación ambiental vigente y optimizar la gestión ambiental en dichas obras.

La evolución de los indicadores relacionados con la gestión medioambiental en construcción, en los 2 últimos años, ha sido la siguiente:



❖ **Relativo a la explotación ferroviaria**

Impulsar compromisos de mejora continua medioambiental sobre la base de la implantación, certificación y auditoría periódica de Sistemas de Gestión basados en la Norma ISO 14001 de Gestión Ambiental, constituye uno de los puntos de la política de Medio Ambiente de Adif.

En los 2 últimos años, la evolución ha sido la siguiente:

	2017	2018	2019
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	47,1%	46.9%	43,2%

5.5. Equipo humano

Para Adif sus empleados son personas antes que empleados. Con esta máxima en mente, se esfuerza en ofrecer a su equipo humano un entorno atractivo donde poder desarrollarse

profesionalmente y donde conciliar la vida personal con el trabajo, con la igualdad de oportunidades, la transparencia y la salud y la seguridad como principios básicos de gestión.

OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO

En 2019 se publicaron las Convocatorias correspondientes a las Ofertas de Empleo Público pendientes de 2017, 2018 y 2019. En total 427 plazas, de las cuales 48 corresponden al cupo de reserva para personas con discapacidad.

En total se presentaron 14.214 solicitudes, de las que 11.956 fueron aceptadas. Adicionalmente se publicaron 18 plazas para personas con discapacidad intelectual.

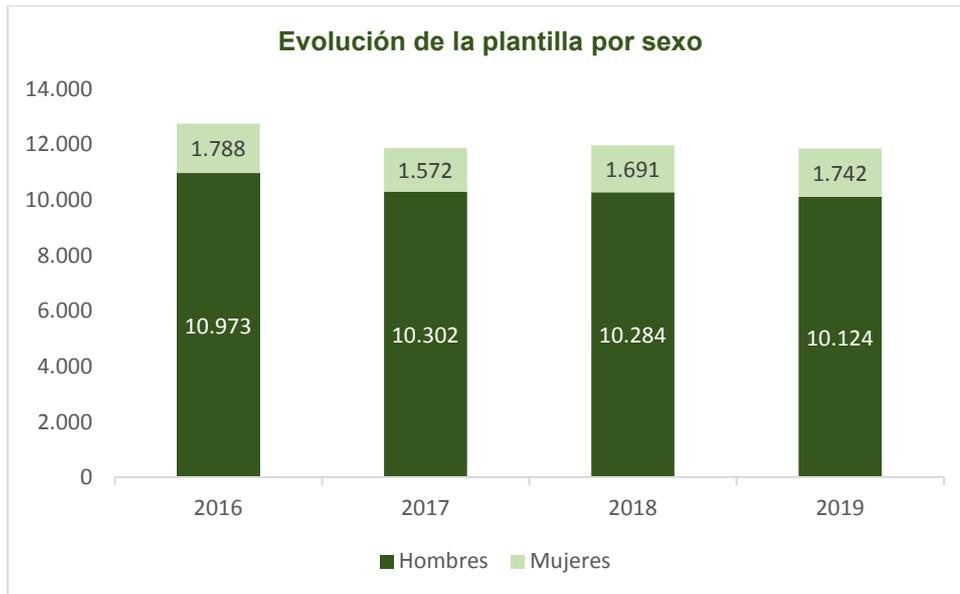
5.5.1. Empleados

Con el cumplimiento de los objetivos estratégicos como base, la gestión de las personas es un aspecto fundamental en la actividad de la Entidad. Adif considera que la satisfacción, productividad, talento y participación de sus empleados es clave para la consecución de la misión, la visión y los valores definidos en el PT2030. A 31 de diciembre de 2019, Adif contaba con 11.866 empleados con la siguiente distribución:

Áreas de gestión	Hombres	Mujeres	Totales
Presidencia	52	44	96
D. G. Planificación Estratégica y Proyectos	91	53	144
D. G. de Seg., Procesos y Sist. Corpor.	482	140	622
Secretaría General	80	88	168
D. G. Gestión de Personas	371	186	557
D. G. Financiera y Control de Gestión	120	101	221
D. G. Construcción	56	16	72
D. G. Conservación y Mantenimiento	4.212	311	4.523
D. G. Circulación y Gestión de la Capacidad	3.136	356	3.492
D. G. de Desarrollo de Negocio Corporativo	1.389	428	1.817
Ámbito red	135	19	154
TOTALES	10.124	1.742	11.866

La evolución de la plantilla por sexo en los tres últimos ejercicios es la siguiente:

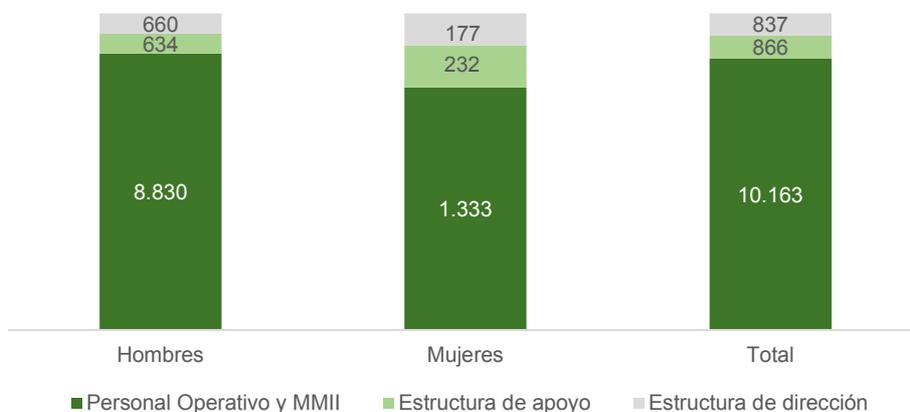
En 2019 la plantilla de Adif ha estado formada por **11.866 empleados**, 109 menos que en 2018.



La plantilla se distribuye según su categoría profesional de la siguiente forma:

El **97,39%** de los empleados tiene **contrato indefinido** y el **53,96%** trabaja a **jornada continua**.

PLANTILLA POR CATEGORÍA PROFESIONAL



Alrededor del **85,65%** es **personal operativo y mandos intermedios**, mientras que un **14,35%** están en la **estructura de apoyo y dirección**.

La **tasa de mujeres** en la plantilla es del **14,68%**.

Por su parte por **edad y por antigüedad** se pueden observar los siguientes desgloses:

Edad	Hombres	Mujeres	Totales
Hasta 35 años	589	205	794
Entre 36 y 50 años	1.272	498	1.770
Más de 50 años	8.263	1.039	9.302

Antigüedad	Hombres	Mujeres	Totales
Entre 0 y 11 años	1.413	528	1.941
Entre 12 y 19 años	504	228	732
Entre 20 y 27 años	218	40	258
Entre 28 y 35 años	2.636	169	2.805
Más de 35 años	5.353	777	6.130

Los empleados de Adif están distribuidos geográficamente por toda la Península. Además, 31 empleados (29 hombres y 2 mujeres) se encontraban a cierre de 2019 trabajando en otros países:

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	HOMBRES	MUJERES	EFFECTIVOS TOTALES
ANDALUCÍA	1.282	162	1.444
ARAGÓN	559	43	602
ASTURIAS	454	69	523
CANTABRIA	273	43	316
CASTILLA LA MANCHA	582	28	610
CASTILLA Y LEÓN	1.234	174	1.408
CATALUÑA	1.160	175	1.335
EXTREMADURA	206	23	229
GALICIA	470	72	542
LA RIOJA	44	3	47
MADRID	2.216	768	2.984
MURCIA	134	3	137
NAVARRA	121	18	139
PAÍS VASCO	498	82	580
COMUNIDAD VALENCIANA	862	77	939
EXTRANJERO	29	2	31
TOTAL	10.124	1.742	11.866

Adif favorece e impulsa el empleo estable y de calidad entre sus empleados. A consecuencia de ello, prácticamente la totalidad de la plantilla tiene un contrato fijo y a jornada continua. La **distribución de contratos en la plantilla por género, edad y categoría profesional** es la siguiente:

Información NO financiera (Ley 11/2018, de 28 de diciembre)	Texto descriptivo	Indicadores de resultado / impacto				
		DATOS CUANTITATIVOS				
		Descripción indicador	Unidades	2017	2018	2019
CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL	Distribución de empleados por categoría profesional	Personal Operativo y MM.II.	nº trabajadores	10.234	10.315	10.163
		Estructura de Apoyo	nº trabajadores	821	843	866
		Estructura de Dirección	nº trabajadores	824	817	837
	Mide el grado de retención y atracción de personal directivo. Útil para lograr dirección estratégica de la sociedad.	Tasa de retención de Directivos	(Altas +Bajas)*100/2)/Trabajadores medios y sin tener en cuenta el personal afecto a la actividad de venta de billetes que fue transferido en 2017 al Grupo RENFE	2,01	3,17	2,56
	Mide la tasa de rotación de la plantilla, con independencia del rol del empleado.	Tasa de retención de plantilla	(Altas +Bajas)*100/2)/Trabajadores medios y sin tener en cuenta el personal afecto a la actividad de venta de billetes que fue transferido en 2017 al Grupo RENFE	6,13	4,05	6,97
	Nuevas incorporaciones	Nuevos empleados (OEP)	Crecimiento de la plantilla en el período (nº trabajadores incrementados)	205	40	486
	Negociación colectiva	Negociación colectiva	nº convenios colectivos firmados en vigor	1	1	1
Empleados cubiertos por convenio colectivo		% de empleados cubiertos por convenio colectivo	93,07	93,19	92,95	

Distribución de modalidades de contrato de trabajo	2019
Indefinidos	11.557
Temporales	309
Tiempo parcial	587
TOTAL	11.866

Sexo	Indefinidos	Temporales	Tiempo Parcial	TOTAL
Hombres	9.935	189	657	10.124
Mujeres	1.622	120	148	1.742
TOTAL	11.557	309	587	11.866

Edad	Indefinidos	Temporales	Tiempo Parcial	TOTAL
Hasta 35 años	612	182	179	973
Entre 36 y 50 años	1.660	110	107	1.877
Más de 50 años	9.285	17	301	9.603
TOTAL	11.557	309	587	11.866

Categoría profesional	Indefinidos	Temporales	Tiempo Parcial	TOTAL
Estructura de Dirección	837	0	6	843
Estructura de apoyo	861	5	16	882
Mandos intermedios	2.665	75	167	2.907
Operativos	7.194	229	398	7.821
TOTAL	11.557	309	587	11.866

En 2019 las remuneraciones medias por categoría profesional y género han sido las siguientes:

Remuneración media por categoría profesional y género		
Estructura Dirección	Salario medio	Brecha salarial*
Mujer	63.179,93	2,59%
Hombre	64.860,05	
Estructura apoyo	Salario medio	Brecha salarial*
Mujer	45.903,63	2,96%
Hombre	47.304,08	
Mandos Intermedios	Salario medio	Brecha salarial*
Mujer	35.224,09	3,75%
Hombre	36.596,83	
Operativos	Salario medio	Brecha salarial*
Mujer	27.293,46	18,26%
Hombre	33.390,30	

(*) Calculada como: $\frac{\text{Remuneración media hombres} - \text{Remuneración media mujeres}}{\text{Remuneración media hombres}} \times 100$

Remuneración media por edad	Hombres	Mujeres
Hasta 35 años	26.287,8230	25.364,9316
Entre 36 y 50 años	37.670,3598	38.706,4727
Más de 50 años	37.716,0897	35.739,5055

La normativa laboral y las tablas salariales aplicadas por Adif impiden cualquier tipo de discriminación por razón de género. La diferencia en las retribuciones medias entre hombres y mujeres es motivada por la posterior incorporación de la mujer al mercado laboral, lo cual afecta también de forma particular a Adif y Adif-AV. Por tanto, es de esperar que la tendencia en los próximos años sea a reducir de forma continuada la brecha salarial, con la equiparación salarial media entre hombres y mujeres.

Por su parte, la retribución de los Consejeros es directamente proporcional a su asistencia a cada una de las sesiones del Consejo. La retribución por asistencia a cada sesión es de 1.047,57€, independientemente del sexo. Por lo tanto, teniendo en cuenta que como máximo cada consejero puede asistir a 11 reuniones al año, la retribución anual máxima de un Consejero es de 11.523€.

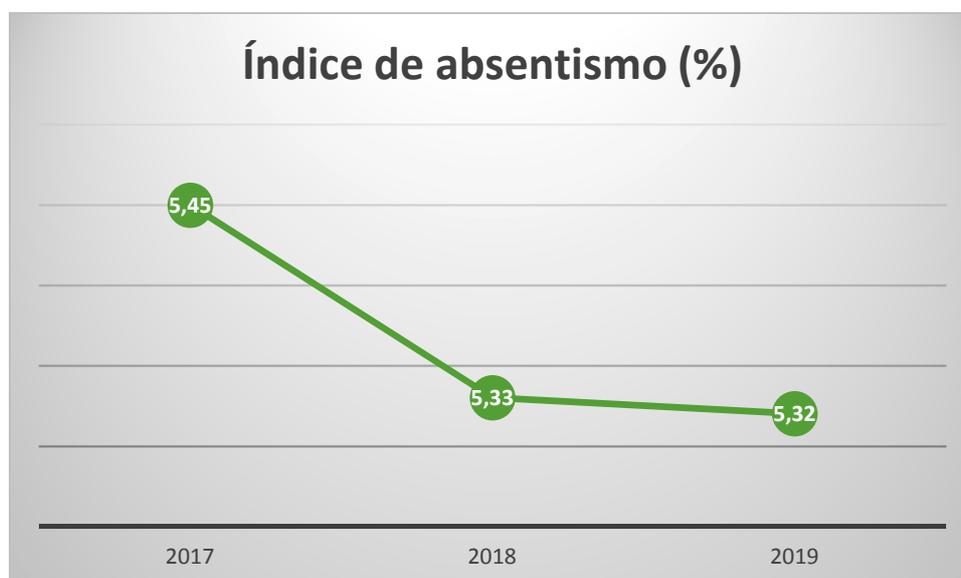
Respecto a la integración de personas con discapacidad en 2019 el 2,34% de la plantilla de Adif presentaba algún tipo de discapacidad, es decir, 278 empleados.

En 2019, en Adif se produjo el despido de 1 sólo empleado.

5.5.2. Organización del trabajo

El Convenio Colectivo de Adif y Adif Alta Velocidad establece las horas de trabajo anuales a cumplir. Existen diferentes horarios y turnos de trabajo en función del puesto de trabajo y las tareas a desempeñar.

En 2019 el índice de absentismo, medido como porcentaje de ausencias sobre las jornadas teóricas a trabajar, ha sido del 5,32% siendo de un total de 137.637,77 horas, lo que supone una disminución del 0,01% respecto a 2018. En los tres últimos ejercicios la evolución experimentada ha sido la siguiente:



INCENTIVOS Y BENEFICIOS SOCIALES

Además de la retribución variable basada en el cumplimiento de distintos objetivos a cumplir por los empleados (personales transversales, de contribución al equipo y del catálogo de competencias), Adif pone a disposición de sus trabajadores cubiertos 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 como son:

- 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, complementos a las prestaciones por incapacidad temporal, 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 con discapacidad.
- Ayudas gratificables y ayudas por incapacidad temporal.
- Prestaciones por defunción.
- Anticipos: máximo tres mensualidades.
- Protección jurídica: en casos de accidentes ferroviarios que puedan determinar responsabilidad penal.
- Acogimiento familiar y tutela de mayores incapacitados.
- Parejas de hecho: se les reconoce con independencia de su orientación sexual los mismos beneficios que a las de derecho.
- 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.
- Tablón de anuncios del personal.

Además de las medidas ya mencionadas, tras la firma del II Convenio Colectivo de Adif y Adif Alta Velocidad, se ha mejorado sustancialmente el régimen de ayudas por hijos con discapacidad y las prestaciones por defunción.

Por otro lado, se debe destacar que el 100% de empleados beneficiados por el derecho al permiso de maternidad y de paternidad han vuelto a reincorporarse a sus puestos de trabajo una vez finalizado dicho permiso.

	2018		2019	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Empleados que se han acogido al permiso de maternidad	4	54	0	44
Empleados que se han acogido al permiso de paternidad	91	-	104	0
TOTAL	149		148	

5.5.3. Relaciones laborales

La interlocución entre Adif y su plantilla se realiza a través de reuniones periódicas entre la Entidad y diferentes comisiones y modalidades de representación de los empleados, que participan en la toma de decisiones:

- **Comité General de Empresa:** con sede en Madrid es un órgano de interlocución y negociación para el tratamiento de los asuntos de carácter general y de negociación colectiva.
- **Comités de Empresa y Delegados de Personal:** hay delegados de personal en Cuenca, Segovia, Teruel, Zamora, Álava y Soria. Los Comités realizan reuniones bimestrales con la Dirección, en las que se tratan los asuntos propios de su ámbito territorial.
- **Comité General de Seguridad y Salud:** es el órgano de máximo nivel participativo en material de prevención de riesgos laborales, del que emanan las directrices y al que se vinculan los demás comités de seguridad y salud.
- **Comisiones de Seguridad en la Circulación:** son los 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:** este Consejo se ha generado para la elaboración y seguimiento del Plan de Formación de Adif.
- **Comisión de Política Social e Igualdad:** esta comisión gestionó y realizó el seguimiento del fondo de ayudas sociales, propuso medidas de actuación y gestionó el seguimiento de los indicadores de igualdad de oportunidades y discriminación. Después de la firma del II Convenio Colectivo esta comisión se dividió en la Comisión de Política Social y en la de Igualdad, separando sus funciones y continuando con las mismas competencias.
- **Comisión de Conflictos Laborales:** esta comisión sirve para mediar o resolver los conflictos de interpretación y aplicación del convenio colectivo o ante el anuncio de una convocatoria de huelga.

El II Convenio Colectivo de Adif y Adif Alta Velocidad recoge, entre otras medidas, las relativas a flexibilización de jornada, aspectos sociales, de igualdad y de conciliación laboral que amplían los ya existentes en la normativa laboral, también establece diferentes mesas (empleo, normativa, ordenación profesional, jornada y horarios y conciliación) que desarrollarán aspectos estratégicos de transformación, entre los que destaca la elaboración del nuevo modelo de ordenación profesional estructurado en grupos profesionales, adaptando las funciones y entornos operacionales para afrontar con garantías los retos que se plantean en el futuro de la entidad.



El II Convenio Colectivo de Adif y Adif-AV tiene vigencia desde el 1 de enero de 2019 hasta el 31 de diciembre de 2023, con posibilidad de prórroga hasta el 31 de diciembre de 2015, por acuerdo entre las partes.

El 92,95 % del personal de Adif está cubierto por **Convenio Colectivo**.

5.5.4. Prevención de Riesgos Laborales

En cumplimiento con lo establecido en el artículo 16 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, Adif 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:

- OBJETIVOS DE LA PROGRAMACIÓN DEL SERVICIO DE PREVENCIÓN -



Las principales actuaciones en materia de Prevención de Riesgos Laborales durante 2019 son las que siguen:

- Formación en PRL: se han impartido 52.887 horas de formación de las 59.604 previstas, lo que representa un 88,70% de cumplimiento del objetivo.
- Desarrollo de jornadas técnicas: Se han realizado 4 jornadas técnicas.
- Programa de auditorías internas: Se han realizado 18 auditorías programadas.
- En 2019 se han llevado a cabo la Auditoría Reglamentaria en Prevención de Riesgos Laborales (según RD 39/1997) de forma conjunta con la Auditoría 1ª de Seguimiento de la certificación del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SST) de Adif según la norma OHSAS 18001:2007, en la que —cumpliéndose el objetivo fijado por la organización— se ha logrado renovar la certificación anteriormente obtenida sobre el expediente nº 1996/0204/SST/07, ampliándose el alcance a todas las actividades de la organización: la gestión de la construcción y de los sistemas de control, de circulación y de seguridad, mantenimiento y explotación de la Red Ferroviaria de Interés General.
- Consolidación y refuerzo de la cultura preventiva: con el fin de consolidar el compromiso de la organización con el Sistema de Gestión de Prevención, en 2019 se llevaron a cabo las 8 acciones previstas de consolidación.
- Vigilancia de la Salud: Exámenes de Salud y Reconocimientos Psicofísicos. En el año 2019 se llevaron a cabo 2.992 exámenes de Vigilancia de la Salud y 4.576 reconocimientos psicofísicos. Además, se han realizado 3.426 Campañas médicas y 940 Vacunaciones.

En el ejercicio 2019, se han producido un total de 229 contingencias profesionales con baja, de las que 179 son accidentes no in itinere, 42 son accidentes in itinere y 8 son recaídas; no se ha registrado ninguna víctima mortal. Ha ocurrido 1 accidente grave no traumático. No se ha reconocido ninguna enfermedad profesional.

			Accidentes (no in itinere)	Accidentes in itinere	Recaídas	Enfermedades profesionales
2016	Total	Con baja	253	71	15	0
		Sin baja	344	68	0	0
2017	Total	Con baja	241	73	17	1
		Sin baja	269	61	0	2
2018	Hombre	Con baja	188	34	13	2
		Sin baja	248	28	0	0
	Mujer	Con baja	17	14	1	0
		Sin baja	20	20	0	0
	Total	Con baja	205	48	14	2
		Sin baja	268	47	0	0
2019	Hombre	Con baja	152	29	7	0
		Sin baja	192	23	0	0
	Mujer	Con baja	27	13	1	0
		Sin baja	18	12	0	0
	Total	Con baja	179	42	8	0
		Sin baja	210	35	0	0

El índice de incidencia ha descendido respecto a 2018, situándose en 14,98 (objetivo de 20,56 para 2019). El índice de gravedad también disminuye, alcanzando un valor de 0,47, inferior al valor del objetivo fijado de 0,66.

		2016	2017	2018	2019
Índice de gravedad de accidentes*	Hombre	0,63	0,63	0,59	0,47
	Mujer	0,31	0,35	0,16	0,46
	Total	0,61	0,55	0,53	0,47
Índice de frecuencia de accidentes**	Hombre	12,60	12,50	11,04	9,20
	Mujer	5,23	9,24	6,65	10,55
	Total	11,56	11,83	10,37	9,38
Índice de accidentabilidad laboral***	Hombre	21,65	20,98	18,16	14,87
	Mujer	8,39	14,05	10,25	15,63
	Total	19,72	19,69	17,06	14,98

(*) El índice de gravedad es: (Nº de jornadas perdidas/nº de horas trabajadas)*1.000

(**) El índice de frecuencia es: (nº accidentes / horas trabajadas)*1.000.000

(***) El índice de incidencia (Nº de accidentes con baja o in itinere*1000)/Nº trabajadores medios)

Por otro lado, el número de jornadas perdidas por accidente laboral o enfermedades profesionales disminuye respecto al año 2018.

		2016	2017	2018	2019
Jornadas perdidas por accidente laboral o enfermedades profesionales*	Hombre	12.571	10.387	10.132	7.753
	Mujer	877	897	402	1.180
	Total	13.448	11.284	10.534	8.933

(*) Número total de jornadas perdidas (no se incluyen las jornadas perdidas por accidentes in itinere)

Además, Adif cuenta con diferentes Comités de Seguridad y Salud. En estos Comités, los representantes de los trabajadores y de la propia Entidad debaten diversos temas relacionados con la seguridad y salud. Durante el año 2019, se han llevado a cabo 160 reuniones.

Descripción indicadores		Unidades	2016	2017	2018	2019
Cuestiones sociales y relativas al personal	Índice en medicina preventiva	% de empleados participante en medicina preventiva	22	21,22	21,15	20,42
	Complemento de ayuda social	Importe EUROS de la ayuda social (para gastos médicos) por empleado	246.836	222.341	149.490	114.476

5.5.5. Formación

La formación en Adif es una actividad soporte para lograr la consecución de los objetivos de las áreas. El principal objetivo de Adif en materia de formación es potenciar el desarrollo profesional y personal de los trabajadores, de modo que contribuyan a su excelencia operativa. La formación, además de orientar su efectividad en los procesos y la optimización de los resultados, concede importancia a la implicación de los trabajadores en los valores clave de la Entidad, como la innovación, la mejora continua, la excelencia, la responsabilidad social y la sostenibilidad, entre otros.

La identificación de necesidades formativas se lleva a cabo de forma conjunta por todas las áreas de actividad y por los representantes legales de los trabajadores. Con base en las necesidades identificadas, se elabora un Plan de Formación Anual, en el que se planifican, detallan y conforman las iniciativas formativas a abordar durante el ejercicio.

El Plan de Formación anual desarrollado en 2019 ha supuesto impartir una media de 51 horas de formación por trabajador, lo que supone un total de 610.079 horas de formación. Esta formación se ha realizado atendiendo a las necesidades de competencia específicas de cada negocio y siempre alineada con la Misión, Visión y Valores de la Entidad.



En 2019 se han impartido **1,2 horas más de media** por empleado lo que supone un total de **11.797 horas más** que en 2018.

EVOLUCIÓN DE LAS HORAS DE FORMACIÓN



Categoría profesional	Horas de formación
Personal Operativo	388.085
Mandos Intermedios	118.856
Estructura de Apoyo	55.825
Estructura de Dirección	47.313
TOTAL	610.079

En 2019 se han invertido **4.227.744 €** en formación para Adif y Adif AV

Para llevar a cabo una gestión eficiente del Plan de Formación, Adif emplea diversos sistemas o aplicaciones informáticas conectadas a red que introducen mejoras continuas. Adicionalmente, se utilizan nuevas metodologías y herramientas para hacer más eficaz y eficiente el proceso formativo, como es la utilización de simuladores, videoconferencias o teleformación. Alrededor del 35% de la formación que se desarrolla utiliza metodologías no presenciales a través de diferentes plataformas, como son el Centro de Formación Virtual (CFV), el Aula Virtual, Sistema de Videoconferencia, y el Portal Formación TV, entre otros.

5.5.6. Gestión del talento y desarrollo profesional

Los procesos de selección de personal de Adif están establecidos en la Normativa Laboral para el personal sujeto a Convenio Colectivo. En 2019 se han incorporado 486 nuevos empleados procedentes de Ofertas de Empleo Público.

La **tasa de rotación de la plantilla** en 2019 ha sido de 4,05 disminuyendo frente al año anterior y de 3,17 en directivos, que sí que ha aumentado.

El éxito de la actividad llevada a cabo por Adif depende fundamentalmente del desempeño de sus trabajadores, mientras que este 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.

El modelo gestiona, de manera sistemática, las Capacidades, Comportamientos y Crecimiento de los líderes de la organización, en un contexto presidido por el Compromiso (actuando como modelos de referencia de la obligación contraída con la Misión, Visión y Valores de Adif), la Colaboración (como eje prioritario de mejora) y la Creatividad (para cuestionar e innovar los paradigmas existentes).



El Modelo de Liderazgo: Gestión Directiva 3C busca impulsar el desempeño de los líderes de la organización.

Desde su nacimiento en el año 2013, han sido numerosos los proyectos y actividades realizadas en ese marco y para reforzar el espíritu que subyace en el modelo e incrementar el impulso que proporciona, se ha querido renovar su imagen haciendo un guiño al lema olímpico *Citius altius fortius* (más rápido, más alto, más fuerte), buscando transmitir la importancia de seguir mejorando para superar los imponderables que inevitablemente aparecerán en el camino, y recordando que siempre se puede llegar "más allá" en el desarrollo de la Misión, Visión y Valores.



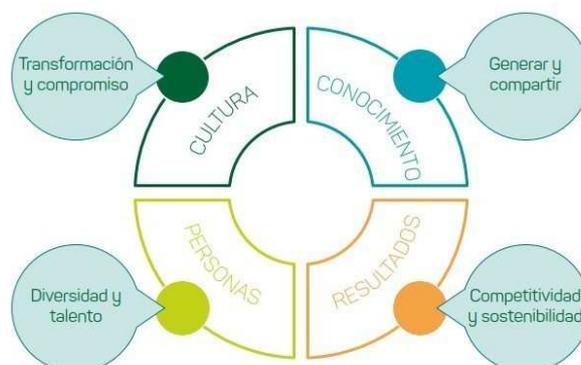
En 2019, se ha continuado con el despliegue del Modelo de Gestión por Competencias – Transformación Digital, que puso en marcha la Dirección de Recursos Humanos en 2016 para adecuar los comportamientos de su catálogo a los que demanda el nuevo escenario de la Transformación Digital.

CATÁLOGO DE COMPETENCIAS – TRANSFORMACIÓN DIGITAL

En el año 2016 se revisa el catálogo de competencias, vigente desde el año 2006, incorporando conceptos asociados a la transformación digital: agilidad, flexibilidad, colaboración y cooperación, eficiencia, transparencia, participación, rapidez, etc.

El nuevo catálogo, vigente en 2019, se articula 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.



El Catálogo de Competencias – Transformación, como en el año anterior, articuló la Evaluación de Desempeño 360 de 2018. El modelo de Evaluación del Desempeño 360 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.

En 2019 el **Desempeño Global Medio de Adif** fue del **85,55%** y se realizaron **695 evaluaciones** a empleados, cerca del 6% de la plantilla.

Por otra parte, en 2019 se ha continuado aplicando el Modelo Integrado de Dirección por Objetivos (DPO), que apoyado en tres pilares (transparencia, coherencia y facilidad), 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. En 2018* el grado de consecución de los objetivos de Adif fue del 98,10%, evaluando a un total de 4.349 personas, lo que representa un 36% de la plantilla. (*) *último dato disponible*

Derivado de esta evaluación por desempeño y del Modelo Integrado de Dirección por Objetivos se han llevado a cabo dos actuaciones destacadas:

- Profundizar en la implantación de la Comunidad de Desarrollo Directivo, integrada dentro de la plataforma Conecta 3.0, que genera contenidos propios relacionados con el desarrollo de competencias y fomenta el intercambio de conocimientos y la inteligencia colectiva de la organización.
- Continuar con la elaboración del boletín de noticias mensual titulado “La marmita”, que reciben todos los miembros de la comunidad por correo electrónico y que incluye las principales novedades del blog. Hasta 2019 se han realizado 74 ediciones, con más de 400 entradas en el blog y más de 200 archivos compartidos.

En línea con los resultados de la evaluación de desempeño y durante 2019 se ha continuado profundizando en el desarrollo del Portal Formación TV, la plataforma de Vídeos bajo demanda (VOD) de Adif, que fomenta el aprendizaje, la participación y el reconocimiento. A continuación, se muestran las definiciones de cada uno de los canales y los resultados acumulados hasta 2019. Como dato más relevante podemos resaltar que la Cartelera de Éxitos, el escaparate que muestra los estrenos de cada uno de los canales, ha superado, en 2019, las 100.000 visualizaciones.



El **98,10%** de los evaluados en el Modelo Integrado de Dirección por Objetivos (DPO) ha alcanzado los objetivos marcados.

Definición	Circunstancias o acontecimientos profesionales vividos por los protagonistas que produjeron resultados exitosos. (2013)	Los Procesos de Gestión contados por sus protagonistas. (2014)	El humor en formato monólogo como herramienta de persuasión. (2015)	Ponle cara a la diaria. Un canal destinado a universalizar el protagonismo. (2016)	El escaparate, alojado en el Portal Corporativo, que anuncia los estrenos de los distintos canales del Portal Formación TV. (2015)
VÍDEOS	208	36	30	27	550
VISUALIZACIONES	52.083	4.486	6.359	6.419	101.371
COMENTARIOS	4.656	124	809	231	7.733
"ME GUSTA"	7.275	106	941	342	11.547
VALORACIÓN MEDIA	4,48 / 5	4,50 / 5	4,59 / 5	4,53 / 5	4,51 / 5

Por último, en 2019 se han seguido desarrollando otros programas de Desarrollo singulares como son:

COACHING ENTRE PARES

Práctica innovadora de Desarrollo del Talento destinada a poner en valor la experiencia y habilidades directivas de las personas mediante una labor profesional de apoyo y acompañamiento que se refuerza en el autoconocimiento y el aprendizaje entre compañeros y sobre la base del compromiso ético, la colaboración, la confianza y la horizontalidad.

El programa, que se inició en 2015, cuenta con 3 líneas de formación evolutivas L1 "Coaching entre Pares", L2 "Comunidad del Coaching" y L3 "Coaching Interno" siendo esta última línea la que otorga la acreditación profesional de "Coach Interno". En la actualidad, el programa cuenta ya con 8 Coaches internos acreditados y con 43 personas integradas en las 3 líneas formativas. En 2019 el programa ha recibido el Premio Honorífico en el primer certamen de AECOP "Cultura de Coaching en la Empresa" como reconocimiento a la labor de difusión del coaching ejecutivo.



PERSONAS QUE CAMBIAMOS LA EMPRESA

Este programa pretende identificar las tendencias de futuro enmarcadas en el Plan Estratégico Transforma 2020, así como reflexionar sobre el impacto de la tendencia en nuestro ámbito de influencia, favoreciendo el establecimiento de estrechas relaciones entre los participantes del programa. Las personas que participan en el programa las seleccionan las áreas de actividad, favoreciendo la participación de los directivos más jóvenes.

Se realizan conferencias de carácter mensual grabadas para favorecer la transmisión del conocimiento y en la que los participantes trabajaron en equipo como un Think Tank, detectando tendencias para la mejora personal, tendencias organizativas y tendencias sociales.

En el año 2019 este programa se ha desarrollado otorgando el protagonismo absoluto a los participantes: "De Espectador a Protagonista", y ha cumplido su tercera y definitiva etapa cerrando el ciclo que se inició en el año 2017 con los siguientes objetivos:

- Identificar las tendencias de futuro.
- Reflexionar sobre el impacto de la tendencia en nuestro ámbito de influencia.
- Establecer estrechas relaciones entre los participantes en el programa.
- Mantener permanentemente actualizados capacidades, comportamientos y conocimientos sobre las nuevas tendencias para satisfacer las necesidades del mapa organizativo cuando sea necesario.

DEJANDO HUELLA

En 2019 se ha concluido la segunda edición del programa "Dejando Huella" e iniciado la tercera que concluirá en 2020. Dejando Huella es un programa en el que los directivos seniors de la organización actúan como agentes de transmisión de conocimientos, experiencia, actitudes y cultura empresarial en tres formatos: Algo para leer (un libro), algo para contar (una presentación en power point) y algo para ver (un vídeo).



RECONOCIMIENTOS EXTERNOS

En 2019 se han presentado las iniciativas de desarrollo mencionadas anteriormente a los distintos premios de ámbito nacional, que reconocen las mejores prácticas en RRHH: A los Premios Cegos Equipos & Talento en su X edición, presentamos "Experiencias de Éxito"; a los de Expansión a la innovación en RRHH en su XVII edición presentamos "Dejando Huella" y los del Club de Excelencia en la Gestión a las Buenas Prácticas en su III edición presentamos "Formación TV, plataforma de vídeos bajo demanda (VOD) de Adif".



5.5.7. Igualdad

Adif ha mostrado siempre su interés y compromiso en la participación y realización de acciones a favor de la no discriminación entre mujeres y hombres en el empleo, como principio esencial de la política de recursos humanos.

De esta forma, el I Convenio colectivo de Adif supuso un hito determinante en esta materia, al recoger en el mismo tema tan importantes como la conciliación, medidas de selección y formación, creación de la Comisión Mixta para la Igualdad de Oportunidades y no Discriminación, medidas contra la violencia de género, elaboración de diagnósticos de situación en igualdad y negociación y la aprobación del primer Plan de Igualdad de la Empresa.



En junio de 2014 Adif se adhirió a la **Red de Empresas por una sociedad sin violencia de género**. Junto a ella se unieron las principales empresas públicas del país (AENA, ICO, Renfe, Correos y Telégrafos y Loterías y Apuestas del Estado).

Este I Plan de Igualdad fue aprobado con la unanimidad de la empresa y de todos los sindicatos representados en el Comité de Igualdad en marzo de 2010 y posteriormente incorporado al II Convenio Colectivo de Adif. Durante todo el proceso de vida del Plan, la actual Comisión de Política Social e Igualdad ha venido realizando el análisis de sus indicadores.

El II Convenio Colectivo de Adif y Adif Alta Velocidad, ha continuado avanzando en estas materias, creando mesas técnicas de desarrollo en temas como normativa, jornada y horarios y conciliación y una nueva mesa de igualdad, así como asuntos tales como fijación de la jornada anual en 1.642 horas en cómputo de ocho horas diarias, incremento de las prestaciones por defunción y ayudas por hijos con discapacidad, excedencia por cuidados de personas dependientes, nuevo régimen de licencias hasta el 2º grado de consanguinidad o afinidad, permisos no retribuidos de hasta un mes por fallecimiento de determinados familiares, licencia no retribuida por reproducción asistida, teletrabajo, nuevo régimen de horarios, incorporación al cuerpo del convenio colectivo de los nuevos planes de igualdad cuando sean acordados, entre otras muchas medidas.

El II Plan de Igualdad de Adif fue aprobado con la unanimidad de la empresa y de todos los sindicatos representados en la Comisión de Política Social e Igualdad de Adif y posteriormente ratificada también con la unanimidad de la Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo e incorporado al mismo en el BOE de 9 de noviembre de 2019. En el mismo, se recogen múltiples acciones a desarrollar conforme a sus distintos objetivos específicos: acceso al empleo, igualdad, condiciones de trabajo y carrera profesional, formación, información y sensibilización, tiempo de trabajo y conciliación, retribuciones y violencia de género. Posteriormente la Mesa de Igualdad acordó los indicadores de seguimiento del mencionado Plan e inicio las tareas de actualización de los Protocolos de Acoso vigentes en la empresa.

En cuanto a la conciliación laboral, el nuevo II Convenio Colectivo y el Plan de Igualdad establece las **iniciativas promovidas y ofrecidas en materia de conciliación laboral y personal a los empleados de Adif**.



MEDIDAS DE CONCILIACIÓN

Adif clasifica la normativa laboral aplicable al personal de convenio colectivo en materia de conciliación de la vida laboral, familiar y personal en seis grupos:

Generales

- **Parejas de hecho:** los derechos reconocidos a las parejas de hecho lo son con independencia de su orientación sexual.
- **Flexibilidad horaria:** Nuevo régimen de flexibilidad de jornada y establecimiento de hora límite de salida en las 18: horas en muchas de las dependencias de la empresa.
- **Reducción de jornada:** Establecimiento de un nuevo régimen de reducción de jornada acordado con la representación de personal de acuerdo con lo establecido en los PGE 2018, consistente en una reducción de 10 días menos de jornada en 2019 y 2020, en las condiciones pactadas.
- **Jornada a tiempo parcial.**
- **Permisos retribuidos:** por matrimonio (quince días laborables), fallecimiento de familiares (de 2 a 6 días), cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público y personal, traslado del domicilio habitual, asuntos propios sin justificar (tres días por año laboral). Tras la firma del II Convenio Colectivo, se amplían hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad.
- **Permisos no retribuidos:** entre seis y noventa días por cada año natural.
- **Vacaciones:** treinta y cinco días naturales más fiestas.
- **Excedencia voluntaria:** entre cuatro meses y cinco años.
- **Movilidad geográfica:** por reunión con cónyuge o pareja de hecho y temporal por causas médicas o motivos sociofamiliares.

Específicas

- **Protección a la maternidad:** permisos retribuidos; cambio de puesto de trabajo cuando el desempeño laboral influya negativamente en la salud de la madre o el hijo/a; suspensión temporal del contrato de trabajo en embarazos de riesgo; protección frente al despido.
- **Nacimiento de hijos/as, adopción-acogimiento:** reducciones de jornada; permisos durante hospitalización y tratamiento continuado; ausencias o reducciones por nacimientos prematuros; permiso retribuido de 2-3 días por nacimiento de hijos/as; ampliación del permiso de paternidad, permisos de lactancia; excedencias voluntarias; movilidad geográfica; protección frente al despido.

Atención a familiares

- **Permisos de tutela de mayores incapacitados.**
- **Reducciones de jornada** por guarda legal o cuidados de un familiar.
- **Permisos retribuidos:** por enfermedad grave o intervención quirúrgica sin hospitalización. Y ampliación de los no retribuidos por fallecimiento de algunos familiares.
- **Excedencias para atender al cuidado de un familiar** hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad.

Protección contra la violencia de género

- **Reducciones de jornada**, excedencias, movilidad geográfica, excedencia, faltas de asistencia justificadas permitidas.

Facilidades para la formación

- **Preferencia para elegir turnos** de trabajo.
- **Permisos retribuidos** para presentación a exámenes para obtener un título profesional.
- **Formación profesional** facilitada por Adif.

Todas las medidas de conciliación existentes en Adif se encuentran recogidas en su normativa laboral y su contenido puede ser consultado por todos los trabajadores dentro del Portal Inicia.

INICIATIVAS A FAVOR DE LA IGUALDAD DE GÉNERO

En 2019 Adif ha participado en diferentes iniciativas a favor de la mujer y la igualdad de género:

- **Proyecto “Mujeres e Ingeniería”**: Adif ha iniciado los trámites para participar y patrocinar el proyecto “Mujeres e Ingeniería”, impulsado por la Real Academia de Ingeniería (RAI). El proyecto persigue contribuir a solucionar el problema de la escasez preocupante de mujeres en el ámbito de las ciencias y la tecnología y en profesiones MINT (matemáticas, ingeniería, ciencias de la naturaleza, tecnología), con una brecha de género que lleva a desaprovechar el potencial creativo y el talento que necesitan las empresas y la sociedad en general.
- Campaña **“Paredes que Hablan”**: esta campaña impulsada por la Fundación Mujeres pretende la sensibilización y concienciación sobre la realidad de los hijos e hijas de víctimas mortales de violencia de género, a través del relato de las familias que se ocupan de los y las menores víctimas. Adif ha expuesto en diferentes estaciones cuatro paneles con tecnología de conducción ósea para que la grabación del relato pueda ser escuchada apoyando el oído en ellos.

Además, la presidenta de Adif y Adif-AV Isabel Pardo de Vera, ha participado en 2019 en algunos actos para contribuir al fomento de la igualdad de género en la sociedad:

- Acto en el IES Gerardo Diego de Pozuelo de Alarcón para el Fomento de las vocaciones científicas y tecnológicas
- Foro de Innovación en STEM & Retail: se trataron temas como el déficit de talento en STEM, los sectores más demandantes, el estado actual y los retos más urgentes a los que se enfrenta el sector
- Mesa redonda en la iniciativa Women NOW (Museo Reina Sofía) con el título: Mujer & Trabajo: ¿todavía un mundo para hombres?

Por último, en cuanto a otras acciones a favor de la igualdad de género, cabe destacar Adif ha participado en 2019 en el cuestionario “El empleo de la mujer en las compañías ferroviarias europeas”, impulsado por la Comunidad Europea de Empresas de Ferrocarriles e Infraestructuras (CER) y por la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF). Con ello se busca compararse con el resto de las empresas del sector en materia de igualdad, impulsando así la mejora continua.

Por otro lado, además de impulsar la igualdad de género, Adif está en contra de cualquier tipo de discriminación que pueda ocurrir en el desempeño de su actividad. En el Código Ético y de Conducta se establece que ningún empleado podrá ejercer ni permitir un trato degradante frente a cualquier otro, con independencia del puesto que desempeñe, quedando totalmente prohibida cualquier actuación que implique un menosprecio y/o acoso por razones sexuales, religión, etnia, raza, nación, enfermedad, discapacidad o cualquier otra circunstancia personal, familiar o social.



Adif ha elaborado un **protocolo de actuación ante las posibles situaciones de acoso sexual, acoso por razón de sexo y acoso moral**, con el acuerdo de todos los sindicatos. Igualmente existe un **protocolo de actuación frente al acoso laboral**. Ambos están en proceso de revisión.

5.6. Orientación al cliente

Adif trabaja diariamente para satisfacer las necesidades de servicio y para mantener relaciones de colaboración con sus clientes. Además de los usuarios del sistema ferroviario, entre sus clientes externos cuenta con operadores ferroviarios, clientes de empresas y comerciantes y gobiernos de otros países.

El fomento de la accesibilidad y de la atención a las personas con discapacidad se antoja como uno de los impactos sociales positivos en los que Adif tiene una mayor implicación, buscando siempre que las infraestructuras gestionadas sean lo más accesibles posible para todos sus clientes.

5.6.1. Satisfacción de clientes

Adif dispone de diferentes vías mediante las cuales mantiene una comunicación continua y actualizada con sus usuarios y otros clientes externos. El canal más utilizado es su página web corporativa, en la que pone a disposición de todos los grupos de interés toda la información actualizada referente a su actividad. Adicionalmente, y como canales más directos de contacto, existen Oficinas de Atención al Cliente, el correo electrónico y el teléfono.

Según el tipo de clientes del que se trate, Adif sondea su opinión de diferentes maneras y establece mecanismos que permitan mejorar el servicio:

Viajeros de estaciones



En 2019 se presentó el resultado del **estudio de Calidad Percibida** por los usuarios de las Estaciones de Viajeros. Este estudio ha arrojado una calidad percibida de las estaciones de 7,76 sobre 10.

En base a estos datos, Adif lleva a cabo un proceso continuo de mejora de las estaciones en diferentes aspectos para poder ofrecer al viajero un mejor servicio. De esta forma se trabaja para mejorar la accesibilidad de las estaciones, en remodelar e impermeabilizar ciertas estaciones.

Descripción indicadores		Unidades	2016	2017	2018	2019
INFORMACIÓN DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO	Calidad percibida en estaciones*	puntos/10	7,61	7,55	7,62	7,76
	Calidad percibida en transporte de mercancías	puntos/10	5,6	7,3	7,3	ND

*Encuestas de satisfacción a clientes en Estaciones Viajeros: En 2019 se presentó el resultado del estudio de Calidad Percibida por los usuarios de las estaciones de viajeros. En él, se recogen los resultados de una investigación llevada a cabo.

Operadores ferroviarios


- **Contacto periódico:** Adif busca conocer de primera mano sus opiniones y expectativas e identificar así oportunidades de mejora que favorezcan el desarrollo del negocio.
- **Estudios bienales de satisfacción:** sobre los servicios prestados.

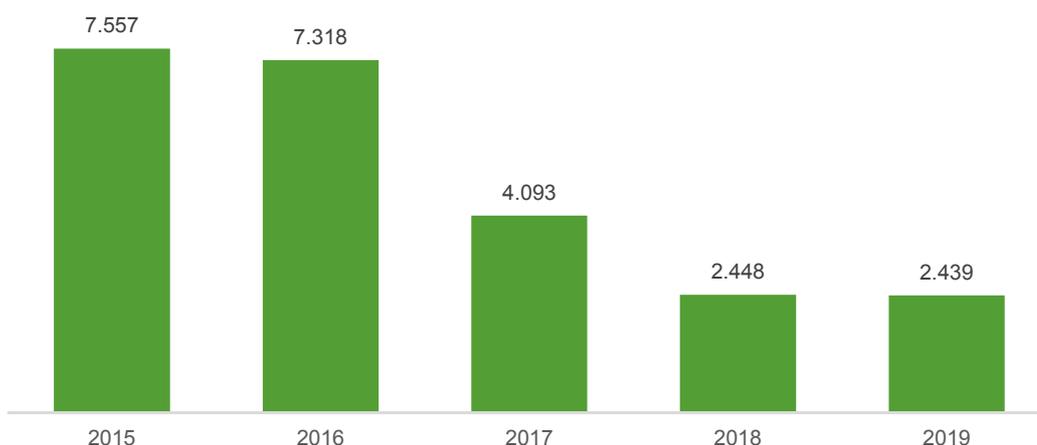
Comerciantes


- **Encuestas de satisfacción:** en el ejercicio 2019 no se realizaron al ser bianuales. En 2018, se obtuvo una valoración de 7,07.
- **Gestión y dinamización de los perfiles de tiendas de la estación** en las redes sociales (Facebook, Instagram, Twitter) donde los comerciantes colaboran con contenidos promocionales y los usuarios finales participan en los mismos e interactúan con las marcas.
- **Premio anual al mejor establecimiento** con marca de estación o Vialia.

Adif 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 expresar sus quejas.

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 nuestra gestión de las estaciones. Estas 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.

En 2019 se han resuelto 2.439 reclamaciones correspondientes a estaciones de Adif y Adif-AV y se recibieron 158 sugerencias y 36 felicitaciones. Esta información permite a Adif-AV identificar posibles aspectos de mejora para lograr un mayor grado de satisfacción de los clientes.

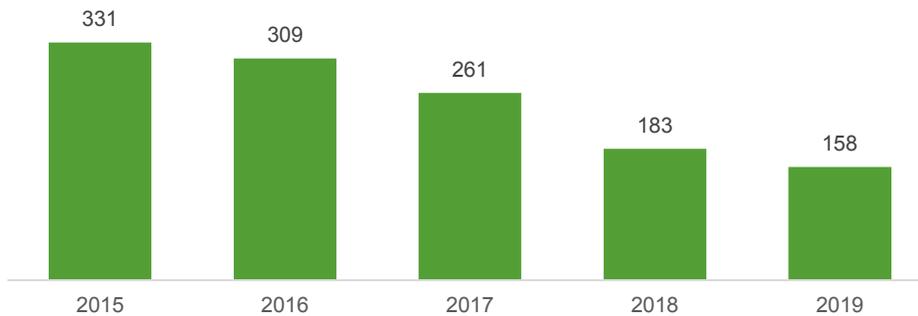
RECLAMACIONES EN ESTACIONES DE VIAJEROS


RECLAMACIONES RECIBIDAS POR TEMÁTICA



En 2019 se ha producido un **descenso del 0,37% de reclamaciones** respecto al año anterior, siendo las reclamaciones sobre instalaciones y accesos las más numerosas.

SUGERENCIAS RECIBIDAS EN ESTACIONES DE VIAJEROS



SUGERENCIAS RECIBIDAS POR TEMÁTICA


El total de sugerencias recibidas en las estaciones de titularidad de Adif y Adif-AV en 2019 **ha disminuido un 15,8%** respecto al año anterior, siendo los equipamientos y las instalaciones y accesos las categorías que más sugerencias han recibido.

5.6.2. Accesibilidad

Dentro del Objetivo Estratégico de cohesión social del PT2030 se sitúan también todas las mejoras realizadas en materia de accesibilidad de las estaciones, siendo esta cuestión, la accesibilidad, un reto social de máxima relevancia para Adif. Por ello, se trata de mejorar progresivamente las condiciones de accesibilidad de las estaciones que gestionamos, eliminando de esta manera las dificultades que puedan suponer una discriminación en el acceso al transporte ferroviario.

En esta línea, Adif/Adif-AV y Renfe-Operadora están trabajando conjuntamente en la elaboración de un Plan Director de Accesibilidad del Sistema Ferroviario (Plan Accede 360), que tendrá como objetivo desarrollar un modelo a corto, medio y largo plazo (2019-2028) que defina el marco para llevar a cabo las actuaciones de mejora de la accesibilidad, desde un planteamiento global (todo el ciclo de viaje) e integrado (infraestructura-trenes), con la finalidad última de garantizar un transporte basado en criterios de igualdad, dignidad, máxima autonomía, comodidad y seguridad, que es accesible y no representa barreras para las personas con discapacidad.

Se trata por lo tanto de una herramienta que puede ser complementada con los planes de acción anuales que defina cada entidad, de forma que sea posible una concreción mayor de las actuaciones que se tiene previsto desarrollar en este marco.

Para ello, en 2018 se creó un grupo de trabajo conjunto Adif-Renfe Operadora, integrado por profesionales de ambas entidades, con el objetivo de disponer de un documento en el ejercicio 2020. Como punto de partida se ha tomado el Plan Integral de Accesibilidad 2019-2023 de RENFE y las acciones planificadas por Adif para los próximos años.

El Plan consta de tres fases:

- Fase 1. – Legal: desarrollo en estaciones de más de 750 viajeros por año o capitales de provincia y en sus sistemas estación-tren (llegada a la estación, tránsito, acceso-estancia-descenso del tren, tránsito, salida de la estación).
- Fase 2 – Despliegue: desarrollo progresivo en estaciones de menos de 750 viajeros por año. Se realizará en función de los recursos disponibles.
- Fase 3 – Continuidad y profundización: ciclo completo del viaje con acciones dirigidas a informar y sensibilizar a la población (canales de comunicación e información previas y posteriores al viaje).

El Plan Accede 360 proporcionará por primera vez a Adif/Adif AV de una herramienta de planificación y actuación para dar cobertura, en colaboración con Renfe, a las tres principales necesidades que se demandan:

- ✓ El derecho de las personas con cualquier tipo de discapacidad a poder usar un transporte público como es el Ferrocarril para desplazarse.
- ✓ La demanda social creciente tanto a nivel de concienciación social en el país como las directrices a nivel internacional (UE/ONU-ODS).
- ✓ El deber de cumplimiento de la normativa de aplicación vigente en los plazos establecidos

Además, se ha continuado colaborando con organizaciones representativas del sector de la discapacidad como por ejemplo la Confederación Estatal de Personas Sordas (CNSE) o el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI), siendo fundamentales estas colaboraciones para mejorar la atención de las necesidades.

En 2019 el Plan Director se encuentra en la fase final de redacción conjunta entre Adif y Renfe. Para su validación es necesario dotar al Plan de una cuantía económica que permita su posterior desarrollo e implementación mediante planes de acción anuales.

Adif dispone de un servicio dirigido a personas con discapacidad auditiva llamado DIALOGA, que permite facilitarles la comunicación y el acceso a la información de servicio de las estaciones. DIALOGA consiste principalmente en un servicio de video interpretación en lengua de signos en las Oficinas de Atención al Cliente y en un servicio de megafonía de la estación que se representa de forma textual en los monitores de información. A través de los monitores de información se transmiten las incidencias más relevantes, situaciones de emergencia y otros mensajes de carácter general en lengua de signos. Además, hay disponible un servicio de información telefónica y comunicación vía texto para dispositivos móviles.



A través de la web corporativa de Adif (www.Adif.es) se pueden consultar las estaciones de Adif adaptadas en sus servicios e instalaciones a las necesidades de las personas sordas y con discapacidad auditiva.

En 2019 el **servicio DIALOGA se ha prestado en 20 estaciones**: Alicante (AV), A Coruña (Multioperador), Albacete Los Llanos (AV), Barcelona Sants (AV), Ciudad Real (AV), Córdoba (AV), Cuenca Fernando Zóbel (AV), Gijón (Multioperador), Girona (AV), León (AV), Madrid Chamartín (AV), Madrid Puerta de Atocha (AV), Málaga María Zambrano (AV), Ourense (AV), Oviedo (Multioperador), Santiago de Compostela (AV), Sevilla Santa Justa (AV), Valencia Joaquín Sorolla (AV), Valladolid Campo Grande (AV) y Vigo Guixar (Multioperador).

Adif es plenamente consciente de que aún queda mucho por hacer en el campo de la accesibilidad. Actualmente, de las 1.495 estaciones de viajeros con que cuenta la red, titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias, concretamente 841 estaciones gestionadas por Adif/Adif-AV son accesibles, y dan servicio 865,9 millones de viajeros/año; y permiten que en torno al 85,07% de los viajeros que transitan por toda la red lo hagan de forma autónoma. En las 654 estaciones restantes que no son accesibles a día de hoy, se está trabajando en 113 de ellas (incluyen 4 estaciones de Alta Velocidad: Alicante, Loja, Murcia y San Sebastián, afectadas por obras), de forma que cuando finalicen estas actuaciones en marcha, 954 estaciones estarán adaptadas, lo que supondrá que en torno al 93 % de los viajeros que transitan por las 1.495 estaciones lo harán de forma autónoma.

En 2019 se ha acometido una **inversión para la redacción y ejecución de obras** por un importe de 25,87 M€ (con IVA) de los que **12,7 M€ (con IVA) corresponden a actuaciones relacionadas con la accesibilidad**.

Descripción indicadores		Unidades	2016	2017	2018	2019
INFORMACIÓN DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO	Accesibilidad en estaciones*	% de viajeros que acceden a estaciones con itinerarios accesibles gestionadas por Adif / Adif-AV*	80,08	81,21	83,19	85,07

* (indicador integrado de Adif y Adif-AV). Accesibilidad universal para personas con discapacidad

5.7. Compromiso con las comunidades

Adif es consciente del relevante impacto que el desarrollo de su actividad tiene sobre las comunidades en las que opera y en el conjunto del país. La calidad y disponibilidad de las infraestructuras ferroviarias, así como su seguridad, el impacto de dichas infraestructuras en el desarrollo económico y la cohesión social, entre otros muchos impactos, tienen efectos sobre la calidad de vida de los ciudadanos, en línea con el propósito de “mejorar la vida de la gente”.

Por ello, es importante tener en cuenta los diferentes impactos que se generan en los ciudadanos y la estrategia para tratar que estos sean cada vez más positivos, abarcando la dimensión puramente operativa y de servicio, pero también la económica, social, ambiental y de gobierno de la Entidad.

5.7.1. Programa Estación Abierta

El Programa Estación Abierta es un programa transversal que catalizará gran parte de la acción social de Adif, siendo el principal instrumento para materializar la colaboración con el tercer sector. De esta forma, se pone a su disposición, de forma gratuita, una plataforma excelente (cada año más de 150 millones de personas pasan por las estaciones de Adif/Adif-AV) 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 Estación Abierta contribuye, a través de sus actividades, al cumplimiento de los objetivos de Acción Social de Adif y a los **Objetivos de Desarrollo Sostenible**.

El trabajo de colaboración con las organizaciones sin ánimo de lucro está regulado por un procedimiento interno de trabajo (“Procedimiento General de Cesión de Espacio en Estaciones”). Este procedimiento permite asegurar la homogeneidad en las respuestas a las peticiones de

espacio, con criterios explícitos y compartidos, independientemente del canal de entrada de las mismas. También hace más ágil y transparente el proceso de atención y respuesta a las organizaciones del tercer sector.

En el marco del Plan Transforma 2030 y ubicado dentro del pilar estratégico de Sostenibilidad, Adif se ha fijado como objetivo **contribuir a la sostenibilidad social**. Este objetivo se formula de la siguiente forma: “Facilitar un **servicio público accesible** y contribuir a la **mejora de las comunidades locales** y de **los colectivos vulnerables**”.

COHESIÓN SOCIAL

Por otro lado, y de manera estratégica, en las acciones del Programa Estación Abierta prevalecen como destinatarios los colectivos definidos como prioritarios. El PT2030 incluye en el Objetivo Estratégico “Sostenibilidad Social” dos indicadores estratégicos del Programa Estación Abierta:



Educación cultura y valores: número de personas impactadas (beneficiadas y participantes) por campañas de educación cultura y valores.



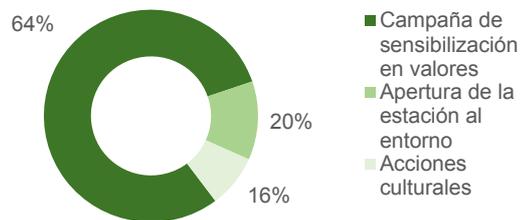
Campañas solidarias: retorno económico directo obtenido con las campañas de captación de fondos y socios. En 2019, este retorno ha sido de 146.351 euros, disminuyendo frente a los 379.124 euros del año anterior.

En 2019 las actividades realizadas han aumentado un 18% respecto a las del ejercicio anterior, con 486* actividades, en 78* estaciones distintas y con una audiencia estimada de 2,22* millones de personas (*datos agregados Adif/Adif-AV). Sigue la misma tendencia al alza el número de entidades que han llevado a cabo alguna actividad en las estaciones. En 2019, Adif colaboró con 106 organizaciones (asociaciones, fundaciones, ayuntamientos, agencias públicas o ministerios), en este caso el incremento es de un 1% respecto a las 105 entidades con las que se colaboró en 2018. La aportación indirecta de Adif al Programa Estación Abierta, medida como lucro cesante, supuso en 2019, un 65% más que en el ejercicio anterior, con 958.548 € debido al incremento de la duración de las actividades en las estaciones.

En 2019 ha aumentado el número de actividades y de entidades con las que Adif ha colaborado.

El Programa Estación Abierta Adif cuenta con tres ejes de actuación donde se aúnan actividades que se llevan a cabo y que se pueden disfrutar en distintas estaciones de la red ferroviaria:

- **Apertura de la estación al entorno**, en el que se encuadran acciones de información y diálogo con los ciudadanos
- **Campañas de sensibilización en valores**
- **Cultura**, destacando manifestaciones artísticas a cargo de artistas noveles, conciertos, exposiciones, etc.

ACTIVIDADES ESTACIÓN ABIERTA 2019


Todas las entidades a las que Adif les cede espacio en el marco de este programa deben cumplimentar un formulario de evaluación de acciones del que se desprenden dos indicadores, la valoración media del resultado de la actividad en su conjunto y la valoración media de la colaboración prestada por estaciones.

En 2019 las **ONG's** evaluaron su satisfacción con la actividad en el marco de este programa con un 9,3 y la colaboración de Adif en un 8,8

Las evaluaciones de 2019 reflejan unos resultados muy similares a los de ejercicios anteriores. La calificación otorgada a la colaboración prestada por las estaciones continúa siendo alta, habiendo alcanzado un 9,3 y la valoración del resultado de la actividad en su conjunto obtiene una muy satisfactoria nota de 8,8. En el ejercicio 2019 se ha continuado realizando un gran esfuerzo por conseguir que un alto porcentaje de las organizaciones cumplimenten este formulario. Concretamente, lo han completado el 55% de las entidades con las que se ha colaborado.

Algunas entidades han reportado voluntariamente el retorno directo que supusieron sus actividades en el marco del Programa Estación Abierta. El retorno económico reportado por las entidades participantes asciende a 19.871,25€ (2.547,25€ más que en 2018). Una tendencia distinta se mantiene con las captaciones de socios, en 2019 se han conseguido 1.054 socios (1.961 menos que en 2018).

Descripción indicadores		Unidades	2017	2018	2019
INFORMACIÓN DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO*	Colaboración con ONG's y otras entidades no lucrativas (Educación, cultura y valores) (Integrado ADIF – ADIF AV).	M personas impactadas	1,81	2,00	2,22
	Colaboración con ONG's y otras entidades no lucrativas (Campañas solidarias) (Integrado ADIF – ADIF AV).	M euros	299,93	379,12	146,35
	Contratos de Patrocinio firmados con asociaciones sin ánimo de lucro	Nº	-	2	2
	Pertenencia a asociaciones de ámbito nacional	Nº	3	3	3

*Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible: el impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local; el impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio; las relaciones mantenidas con los actores de las

comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos; pertenencia a asociaciones de ámbito nacional e internacional; acciones de patrocinio; convenios colectivos acordados.

5.7.2. Programa de activos para el desarrollo

Arrendamientos de inmuebles con criterios sociales

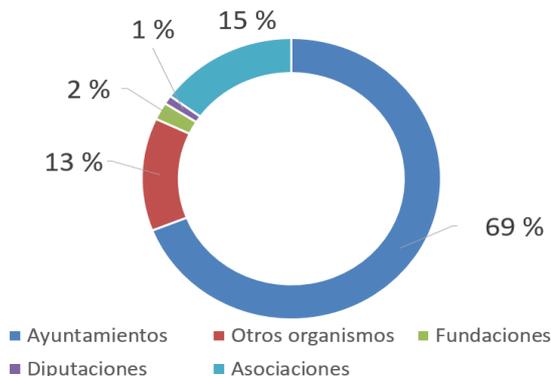
PROGRAMA ACTIVOS PARA EL DESARROLLO

“Activos para el Desarrollo” es un programa diseñado por Adif que 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 diseñar y llevar a cabo el Programa, que se aplica desde criterios de responsabilidad empresarial y sostenibilidad, se han tenido en cuenta, por un lado, el potencial que representan los inmuebles que han dejado de cumplir su función ferroviaria (generalmente antiguas estaciones) y, por otra las necesidades y retos que tiene la sociedad, especialmente el desafío que representa el problema de la despoblación rural, al que se hace referencia generalmente como el fenómeno de la “España vacía”.

Este programa, contribuye a los ODS 8 (trabajo decente y crecimiento económico), 11 (ciudades y comunidades sostenibles) y 17 (alianzas para lograr los objetivos).

Entidades arrendatarias



Características del programa:

- Base de datos centralizada de los activos disponibles
- Mayor difusión y acceso a la información de los activos disponibles
- Mayor homogeneidad en los criterios de arrendamiento
- Aplicación de condiciones favorables para entidades empresariales en proyectos entornos rurales
- Valoración de los proyectos desde la perspectiva de la RC y la Sostenibilidad: viabilidad, impacto social, impacto ambiental.

Ventajas para entidades interesadas

- Transparencia y nuevas oportunidades
- Condiciones ventajosas de arrendamiento (carencia en el pago, renta mínima, largo plazo)

- Valoración de la dimensión social y ambiental de su proyecto
- Apoyo técnico

Valor aportado a la sociedad

- Dinamización económica y social
- Apoyo a la innovación social y a los emprendedores
- Contribución a la repoblación rural
- Contribución a la economía circular y los retos globales

Descripción indicadores		Unidades	2017	2018	2019
Información desempeño en la sociedad y responsabilidad de producto	Arrendamientos con criterios sociales	Nº de inmuebles	19	22	17

5.7.3. Patrimonio y urbanismo

Adif y Adif-AV gestionan el patrimonio inmobiliario de su titularidad con el fin último de que tengan un impacto positivo en las comunidades en las que se encuentran, generando un valor compartido que repercute 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.

En 2019 la Entidad ha continuado desarrollando su actividad habitual de gestión patrimonial, destacando las siguientes actividades:

Acuerdos con otras administraciones y organismos: Se han formalizado convenios Urbanístico-Ferrovios en Caspe (convenio de integración y nueva estación de autobuses), Lánacara (convenio de suelos y estación de Puebla de S. Julián), Irún (Regeneración urbana del entorno de la estación). Por otro lado, se ha participado en la negociación de convenios ya suscritos en 2019 en las ciudades de Albal (Nueva estación de cercanías). Valencia (Terminal intermodal y logística de Fuente San Luis). Bilbao (Integración en el entorno de Zorrotza). Igualmente, en otros borradores de Convenios, aún no suscritos, entre los que destacan: Barcelona (Protocolo de nuevos accesos al Puerto). Bilbao (Convenio expropiatorio soterramiento línea Basurto-Ariz). Canfranc (Nuevo Convenio regulador de las actuaciones ferroviarias). Huesca (Convenio de regularización de suelos). Miranda de Ebro (Adenda a Convenio). Soria (Convenio de Integración e implantación de estación de autobuses). Zaragoza (Convenio de obras derivadas de la transformación de la RAF en el entorno de la Av. Tenor Fleta). Gijón (Convenio de Integración del ferrocarril), Murcia (Adenda modificativa del Convenio para integración del ferrocarril), Alicante (Adenda modificativa del Convenio para remodelación de la red ferroviaria), Canfranc (2ª Adenda al Acuerdo Marco de 2006), Figueres (Implantación estación de Autobuses y desarrollo de una Actuación Urbanística en el Área de Estación de Ferrocarril), Montmeló (Integración del Ferrocarril). Así mismo, conforme al Convenio suscrito en 2002 con motivo de la llegada a Zaragoza de la Alta Velocidad, la Comunidad Autónoma de Aragón ha cedido gratuitamente a Adif 407.938 m² de suelo de uso ferroviario en la Plataforma Logística PLAZA (Zaragoza). Igualmente, se ha formalizado la transmisión gratuita a Adif por parte del Ayuntamiento de León, por mutación demanial externa intersubjetiva, de la plena

titularidad de una parcela de 4.098,96 m², destinada a Sistema General Ferroviario, situada en el T.M. de León.

- **Planeamiento Urbanístico:** en 2019 se han emitido unos 210 informes urbanísticos, sugerencias y/o alegaciones a distintos instrumentos de planeamiento. Entre ellos destacan:
 - Madrid (Varias Modificaciones al PGOU y el APE Clesa). Bilbao (Mod. PGOU en Abando y la Revisión del PGOU). Canfranc (P.U. entorno de la Estación). Irún (Mod. Nº 1 del PGOU). Calahorra (PGOU) Torrelavega (Revisión PGOU) Vilafranca del Penedés (Mod. POUM calle Comerç).
 - Informes Patrimoniales y Urbanísticos: Se han emitido 66 Informes Patrimoniales-Urbanísticos a solicitud de otras Direcciones, correspondiendo 42 de ellos a proyectos de Red Convencional. Igualmente se han emitido diversos Informes a Proyectos y Estudios Informativos de actuaciones en la red de ancho Ibérico.



MADRID NUEVO NORTE

En desarrollo de la Cláusula Duodécima del Contrato de Modificación del 28 de diciembre de 2018, el 8 de marzo de 2019 se constituyó la Comisión de Seguimiento y se acordó la creación de cuatro Comités Técnicos que se han reunido con carácter mensual.

El 22 de abril de 2019, se suscribió entre el Ayuntamiento de Madrid, Adif, Adif-Alta Velocidad, la EMT y DCN el *Protocolo General de Actuación para la Ejecución de las Actuaciones Singulares Identificadas en la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid Relativa a los Ámbitos APE 05.27 Colonia Campamento y APR 08.03 Prolongación de La Castellana con el fin de Garantizar la Correcta Viabilidad Técnica del Funcionamiento de la Ordenación de la Operación Urbanística Denominada "Madrid Nuevo Norte"*.

El 29 de julio de 2019, se aprobó provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid la *modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 para el APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y el APE 05.27 "Colonia Campamento", para la definición de las determinaciones y parámetros de ordenación de la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte", con la creación de un Área de Planeamiento Remitido 05.10 "Estación Chamartín" y tres Áreas de Planeamiento Específico denominadas APE 08.20 "Malmea-San Roque-Tres Olivos", APE 08.21 "Las Tablas-Oeste" y APE 05.31 "Centro de Negocios Chamartín"*.

Sensibilización y promoción del entorno natural

De entre las actuaciones relacionadas con la sensibilización y promoción del entorno natural, desde 1993, RENFE en su día y Adif desde 2005, acondiciona las vías en desuso y antiguas de su propiedad para transformarlas en espacios públicos de ocio para su utilización por viandantes, cicloturistas y excursionistas. Esta actuación forma parte del Programa de Vías Verdes que promueve una cultura de ocio y deporte respetuosa y vinculada al entorno natural, fomentando

además un medio de transporte no motorizado. A través de esta iniciativa se motiva el desarrollo rural y se promociona el turismo local en las zonas en las que se encuentran las vías, al tiempo que se aporta valor al patrimonio de Adif a través de su rehabilitación.

Cabe destacar que en 2019 se firmaron 17 contratos para la creación de Vías Verdes, que suponen en total 114 km de longitud, con una superficie de 2.931.391m².

Vía Verde	Línea Cerrada	Km.
VÍA VERDE DE VILAFRADES DE CAMPOS (Valladolid)	Línea de Palencia a Villalón de Campos (Ferrocarriles Secundarios de Castilla)	5,0
VÍA VERDE DE SELGUA A BARBASTRO, TM. de Barbastro (Huesca)	Selgua-Barbastro	8,6
VÍA VERDE SANTANDER - MEDITERRANEO, TM. Torrubia de Soria (Soria)	Línea Cerrada Calatayud – Burgos	7,9
VÍA VERDE SANTANDER - MEDITERRANEO, TM. Almenar de Soria (Soria)	Línea Cerrada Calatayud – Burgos	0,5
VÍA VERDE SANTANDER MEDITERRANEO, TRAMO JILOCA - COMARCA DE JILOCA (TTMM. San Martín del Río, Bágüena, Burbágüena, Calamocho y Fuentes Claras.) (TERUEL)	Línea Cerrada de Calatayud – Caminreal	25,8
VÍA VERDE OJOS NEGROS. TTMM. Paracense, Villar del Salz y Ojos Negros, (Teruel)	Línea Fuera de Servicio de Santa Eulalia – Ojos Negros	14,7
VÍA VERDE SANTANDER - MEDITERRANEO, TM. Ciria (Soria)	Línea Cerrada Calatayud – Burgos	5,7
VÍA VERDE SANTANDER - MEDITERRANEO, TM. Portillo de Soria (Soria)	Línea Cerrada Calatayud – Burgos	2,7
VÍA VERDE SANTANDER - MEDITERRANEO, TM. Villaseca de Arciel (Soria)	Línea Cerrada Calatayud – Burgos	3,3
VÍA VERDE SANTANDER - MEDITERRANEO, TM. Buberós (Soria)	Línea Cerrada Calatayud – Burgos	3,7
VÍA VERDE SANTANDER - MEDITERRANEO, TM. Reznos (Soria)	Línea Cerrada Calatayud – Burgos	0,1
VÍA VERDE SANTANDER - MEDITERRANEO, TM. Alconaba (Soria)	Línea Cerrada Calatayud – Burgos	5,7
VÍA VERDE SANTANDER - MEDITERRANEO, TM. Aliud (Soria)	Línea Cerrada Calatayud – Burgos	3,4
VÍA VERDE SANTANDER - MEDITERRANEO, TM. Cabrejas del Campo (Soria)	Línea Cerrada Calatayud – Burgos	3,7
VÍA VERDE SANTANDER - MEDITERRANEO, TM. Candilichera (Soria)	Línea Cerrada Calatayud – Burgos	7,1
VÍA VERDE DE GIBRALEÓN. TM. Gibraleón (Huelva)	Línea Cerrada Gibraleón – Ayamonte.	6,0
VÍA VERDE DE LEBRIJA. TM. Lebrija (Sevilla)	Tramo Cerrado de la Línea Sevilla - Cádiz	10,2
TOTAL KILÓMETROS VÍAS VERDES		114,0

PROGRAMA DE VÍAS VERDES DE ADIF

A finales del ejercicio 2019, existen contratadas un total de **122 Vías Verdes de Adif**, acondicionadas o en proceso de acondicionamiento en todo el territorio nacional.

La **extensión total de Vías Verdes de Adif es de 1.671 km**, con una superficie de 31.653.504 m².

Para ampliar la información acerca de las Vías Verdes: www.viasverdes.com

Descripción indicadores		Unidades	2016	2017	2018	2019
Información desempeño en la sociedad y responsabilidad de producto	Extensión de las vías verdes de Adif	km	1.359,4	1.488	1.554,2	1.671



5.7.4. Grupo Societario

Respecto a la gestión del Grupo Societario indicar que Adif tiene participación en 48 entidades (sociedades, consorcios, fundaciones, agrupaciones de interés económico y asociaciones).

Las entidades y empresas en las que Adif tiene participación son las siguientes:

Sociedades de Consultoría y Negocio	Ineco, S.M.E, M.P., S.A. Adif [(20,68%)]	
	Emfesa, S.M.E, M.P., S.A. [Adif (100%)]	
	Redalsa, S.M.E., S.A. [Adif (52%)]	
	Fidalia, S.M.E., S.A. [Adif (100%)]	
Otras	Estaciones	Necsa, Nuevos Espacios Comerciales, S.A. en liquidación [Adif (40%)]
		Inmobiliaria París, S.A. (Inpasa)[Adif (30,06%)]
		Arcoduplo, S.A. en liquidación [Adif (30,43%)]
		Carmen, la Comida de España 1992, S.A. [Adif (36,03%)]
		Wendy Rail, S.A. [Adif (12,75%)]
	Internacional	Chartertren, S.A. [Adif (20,40%)]
		Hit Rail, B.V. [Adif (3,65%)]
		Línea Figueras Perpignan [Adif (50%)]
	Logística	Consorcio de Alta Velocidad Meca – Medina, S.A. [Adif (21,5%)]
		Samahi, S.A. [Adif (26%)]

	Gest.Residuos	Emgrisa, S.A., S.M.E, M.P. [Adif (0,08%)]
	Urbanismo	Barcelona Regional Agencia Desenvolup. Urbà, S.A. [Adif (5,88%)]
Integración		Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte, S.A. [Adif (7,50%)]
		Almería Alta Velocidad, S.A. en liquidación [Adif (10%)]
		Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A. [Adif (7,50%)]
		Bilbao Ría 2000, S.A. [Adif (15%)]
		Cartagena Alta Velocidad, S.A. [Adif (10%)]
		Gijón al Norte, S.A. [Adif (7,50%)]
		Logroño Integración del Ferrocarril, S.A.[Adif (7,50%)]
		Murcia alta Velocidad, S.A. [Adif (10%)]
		Palencia Alta Velocidad, S.A. [Adif (10%)]
		Valencia Parque Central, S.A. [Adif (7,50%)]
		Valladolid Alta Velocidad, S.A. [Adif (7,50%)]
		Alta Velocidad Vitoria – Gasteizko Abiadura H., S.A. [Adif (10%)]
		Zaragoza Alta Velocidad, S.A. [Adif (7,50%)]
	Consortios	
		Societat Civil d'Aigües de la Mina Vella, S.C.P. [Adif (0,30%)]
		Consorti Urbanístic La Pobla Renfe (en liquidación) [Adif (50%)]
		Comunitat Mina i Aigües de la Salut, S.A. [Adif (0,67%)]
Fundaciones		Fundación de los Ferrocarriles Españoles [Adif (25%)]
Agrupaciones de Interés Económico		AEIE Travesía de Gran Capacidad de los Pirineos
		AEIE USER Group ERTMS
		AEIE Corredor Mediterraneo – RFC6
		AEIE Corredor Atlántico
		AEIE Sur Europa Atlántico Vitoria Dax
		AEIE Alta Velocidad España-Portugal [Adif (50%)]
Inmobiliarias		Centro Estación Miranda, S.A. [Adif (40%)]
		Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A. [Adif (40%)]
		Terralbina Inmobiliaria, S.A. en liquidación [Adif (40%)]
Asociaciones		Asociación Española del Transporte
		Asociación GRANCEESS
		Asociación Española de Centros Comerciales
		Instituto para una Cultura de Seguridad Industrial
		Asociación ERESS

En el año 2018, Adif, con el objetivo de racionalizar su Grupo Societario, así como de mejorar la eficiencia y la gestión del mismo, puso en marcha el "Plan de Posicionamiento del Grupo Societario", con la intención de establecer el papel que desarrolla Adif en estas entidades en las que participa y valorar la importancia y la necesidad de que seguir formando parte de las mismas, analizando las ventajas competitivas, económicas, jurídicas, operativas, sociales, de sostenibilidad y medioambientales que puedan derivarse de ello.

Este plan está en línea con los siguientes ODS:



En el marco de este Plan, se desarrollan distintos proyectos:

- Reducción y Racionalización del Grupo Societario, en línea con el acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de marzo de 2012 por el que se aprobaba el Plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial y fundacional estatal.
- Definición del Modelo del Grupo Filial de Adif, realizando un análisis de las tres filiales de Adif (Emfesa, Fidalía y Redalsa) para, a partir de dicho análisis definir cuál y cómo debe ser el Grupo Filial de Adif.
- Mejora del impacto de la participación de Adif en las diferentes entidades (fundaciones, agrupaciones, asociaciones, y sociedades de integración).
- Desarrollo de un nuevo marco normativo interno para la mejora de la Gestión del Grupo Societario.

La actividad realizada en el ámbito de la **gestión del Grupo Societario** ha sido la siguiente:

- El seguimiento y control de las diferentes entidades, de sus programas operativos y de las cuentas anuales, así como los informes de gestión.
- La supervisión de los acuerdos adoptados en los órganos de gobierno de estas entidades velando por que dichos acuerdos estén en línea con la estrategia de Adif.
- La supervisión de la viabilidad técnica y económica de las diferentes entidades, así como de sus propuestas de actuación.

Y, en especial, destaca, la continuación del desarrollo del Plan de Posicionamiento, y, en particular, el proyecto de "Definición del Modelo del Grupo Filial" para el que se están manteniendo reuniones con todas las áreas de la empresa con el fin de captar todos los puntos de vista que servirán de base para la futura definición del Grupo Societario de Adif, y el proyecto de "Reducción y Racionalización del Grupo Societario", en cuyo ámbito, durante 2019 se ha traducido en las siguientes actuaciones:

- Disolución, liquidación y adjudicación de bienes a los accionistas de TERRALBINA INMOBILIARIA, S.A. (12 diciembre 2019)
- Continuar con el proceso de disolución de NUEVOS ESPACIOS COMERCIALES, S.A acordado en la Junta General Extraordinaria del 18 de septiembre de 2018 y negociación con el otro accionista para la recuperación por parte de Adif del Centro Comercial de Salamanca y posterior liquidación de la sociedad.
- Se ha procedido a la valoración de la participación de ADIF en CARMEN LA COMIDA DE ESPAÑA 1992 S.A., ARCO DUPLO S.A., INMOBILIARIA PARIS S.A. y

SOLUCIONES LOGÍSTICAS INTEGRALES, S.A, con el objetivo de iniciar el proceso de venta.

- Se han vendido las acciones de Slisa al resto de accionistas (21/05/2019).

Durante los próximos años se pretende continuar el desarrollo del Plan de Posicionamiento con los proyectos que de él deriven.

Además, Adif tiene previsto vender a Adif - Alta Velocidad el 12,5% de su participación en la filial EMFESA.

5.7.5. Sociedades de integración

En relación con las Sociedades de Integración indicar que Adif participa en 13 Sociedades de Integración del Ferrocarril en las siguientes ciudades (Alicante, Almería, Barcelona, Bilbao (**Bilbao Ría 2000 es una sociedad de integración con una estructura accionarial y un consejo de administración de composición diferente al resto de las Sociedades*), Cartagena, Gijón, Logroño, Murcia, Palencia, Valencia, Valladolid, Vitoria y Zaragoza.

Estas Sociedades traen causa de convenios suscritos desde 2002 entre el Ministerio de Fomento y sus E.P.E. y las administraciones autonómicas y locales, con el fin de conseguir una mejor integración del ferrocarril en los ámbitos urbanos.

Dichos convenios recogen el conjunto de las actuaciones ferroviarias y urbanísticas necesarias, detallando sus costes y modo de financiación, así como las competencias y obligaciones de los firmantes y de la Sociedad, teniendo esta última como misión gestionar el desarrollo urbanístico y ejecutar las obras de infraestructura y urbanización correspondientes a los terrenos liberados en los distintos ámbitos de actuación de la ciudad.

Además, la Sociedad es la encargada de definir la programación y el balance económico de la operación, teniendo en cuenta que, todos los recursos económicos que se obtengan como consecuencia del desarrollo urbanístico de los suelos transmitidos por los socios y/o titulares privados del suelo se aplicarán, en primer lugar, al pago de las obras ferroviarias recogidas en el convenio.

La actividad realizada en el ámbito de las **Sociedades de Integración** deriva de las decisiones que se tuvieron que adoptar como consecuencia de los desequilibrios que se produjeron en las mismas debido a las dificultades económicas y financieras que sufrió España a partir de 2011. Por ello, en el marco de las Sociedades de Integración ha sido necesario reforzar un trabajo encaminado a garantizar el desarrollo de las actuaciones comprometidas en convenios, fundamentalmente dirigido a:

- Viabilizar las Sociedades de Integración revisando los planes de integración definidos a origen, impulsando cada uno de los hitos que conforman el proyecto global para replantear, modificar o extinguir los Convenios, planteando nuevas soluciones de integración, o adecuando el modelo de integración a la situación actual.
- Adecuar la financiación de estas operaciones a los costes definidos en las soluciones de integración.
- Eliminar el endeudamiento bancario de las Sociedades para minimizar los sobrecostes que conllevan estos contratos.
- Implantar diferentes modalidades de financiación para no vincular estas operaciones a las plusvalías urbanísticas.
- Poner en valor los suelos desafectados para obtener recursos económicos y devolver la deuda bancaria, participativa y mercantil de las SIF.

Para ello, en lo correspondiente a las operaciones de integración vinculadas a Sociedades de Integración, en el año 2019 se han suscrito los siguientes documentos:

- Protocolo para la integración del ferrocarril en la ciudad de Valencia (9/4/2019).
- Convenio para la integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón (8/5/2019)
- Adenda modificativa al Convenio para la integración del ferrocarril en la ciudad de Murcia (17/5/2019).
- Adenda modificativa al Convenio para la integración del ferrocarril en la ciudad de Alicante (1/10/2019).

Además de los documentos anteriores, algunos de los cuales plantean nuevas operaciones y otros modifican los acuerdos que dieron origen a las Sociedades de Integración, Adif y estas sociedades suscribe otros necesarios para su gestión o funcionamiento, y en concreto durante 2019 se ha procedido a la firma de las Actas de entrega y recepción de las obras del soterramiento de la línea de Adif Basurto-Ariz a su paso por el barrio de Irala, en fecha 26 de junio de 2019.

Por otra parte, en aras a la mejora en la comunicación entre las administraciones central, autonómica y local, en el año 2019 se han impulsado las Comisiones Técnicas en las que todos los socios comparten información actualizada del avance en las actuaciones de integración y además constituyen foros para solucionar las posibles incidencias generadas por la ejecución de dichas actuaciones de integración.

Con el objetivo de proporcionar mejoras en la integración del ferrocarril en las ciudades, de manera que éstas sean más sostenibles, se ha realizado un análisis preliminar de la situación del ferrocarril en las capitales de provincia, con una recopilación de datos de carácter socioeconómico, ferroviario y urbanístico cuyo objetivo último es el disponer de información para facilitar la adopción de futuras decisiones respecto a las posibles soluciones para la integración del ferrocarril en las ciudades en línea con los ODS.

En los próximos años está previsto seguir trabajando en la actualización de los distintos Protocolos o Convenios que han de ser actualizados según las recomendaciones del Tribunal de Cuentas del año 2017, la entrada en vigor de la ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público y los nuevos modelos de integración del ferrocarril en las ciudades que garanticen una integración sostenible que tenga en cuenta los ODS.

En cuanto a las actuaciones más relevantes llevadas a cabo en el seno de las Sociedades durante 2019, cabe destacar las siguientes:

- **Alicante Nodo del Transporte:** Suscrita una Adenda Modificativa al Convenio, en octubre de 2019, las actuaciones a ejecutar (todas urbanísticas) se financiarán mediante préstamos participativos.
- **Almería Alta Velocidad S.A.**
 - Propuesta por parte de Adif-AV de la ejecución de una fase intermedia previa al soterramiento global con las vías y los andenes de estación en superficie.
 - En ejecución durante 2019 las obras de la 1ª Fase de integración en la zona El Pucho y Río Andarax–El Pucho (esta última con cargo a la aportación del Grupo Fomento). Adif AV está redactando el proyecto de la 2ª Fase de Integración con la llegada de la AV con la Estación en superficie (con cargo a la aportación de Adif AV). Pendiente de determinar conveniencia y alcance de una 3ª y última Fase.

- **Barcelona Sagrera Alta Velocitat:**
 - Reinicio de las obras de la estructura de estación y los accesos a la misma
 - Adjudicación en octubre de 2018 de la parcela FR-05 del entorno Sector Sant Andreu por un importe de 10,44 millones de €.
- **Bilbao Ría 2000:**
 - Se ha amortizado la deuda de la Sociedad por la venta en noviembre de 2019 de la parcela P08 Garellano.
 - Aprobación den el Comité de Adif de la la resolución y liquidación del Convenio de Irala el 13 de diciembre de 2019
 - El 21 de enero de 2019 se acordó en Consejo de Administración de Adif la creación de un grupo de trabajo con Adif y el Ayuntamiento de Bilbao para impulsar la actuación urbanística en Olabeaga.
- **Cartagena Alta Velocidad S.A.:**
 - En el Consejo de Administración de la Sociedad del 22/02/2019 se presentó un Estudio de Viabilidad del Mº Fomento y se acordó dar continuidad a las actuaciones necesarias para la llegada de la Alta Velocidad por el corredor de acceso actual, garantizando su compatibilidad con soluciones de integración urbana del ferrocarril (alternativa 3A del E. Viabilidad). También se acordó la redacción de un nuevo estudio informativo para una variante para mercancías que evita el paso por áreas urbanas (en redacción por el Mº Fomento).
- **Gijón Al Norte S.:**
 - Suscripción de un nuevo Convenio el 8/5/2019, en el que se contempla la finalización del Metrotrén a cargo de Adif y la ejecución de una nueva estación frente al museo del ferrocarril y coberturas hasta La Calzada y Avda. Ppe de Asturias. Vaciado del túnel de Metrotrén finalizado en abril de 2019. En redacción nuevo Estudio Informativo nueva estación ferrocarril frente al Museo. Proyectos constructivos obra civil estación de Plaza de Europa, estaciones de Bibio y Viesques y del tramo Viesques-Hospital de Cabueñes en redacción. El nuevo convenio garantiza, además, la financiación en el seno de la Sociedad mediante aportaciones de los socios por un importe de 360,2M€. Los socios ya han desembolsado la primera anualidad de los 360,20M€ (1,54M€).
- **Logroño Integración del Ferrocarril, S.A.:**
 - En ejecución las obras de la estación de autobuses y urbanización del ámbito financiadas por Ayuntamiento y Sociedad, respectivamente. En ejecución las obras de traslado de la subestación eléctrica de tracción de La Portalada. Aprobada definitivamente la modificación del Plan Especial de Reforma Interior en junio de 2019. Aprobada, en Consejo de Administración de Adif de 29 de marzo de 2019, la creación de un grupo de trabajo para analizar el Convenio y la viabilidad de las fases 2 y 3. La primera reunión del grupo de trabajo se celebró el 28 de mayo de 2019.
- **Murcia Alta Velocidad S.A.:** continuidad de la ejecución de las obras de la fase 0 y licitación de las fases 1 y 2.
 - En mayo de 2019, se suscribió una adenda modificativa del Convenio de 2006. Esta adenda establece el método de financiación de las actuaciones pendientes (Fase 1 y 2), estas actuaciones ascienden a 518,07M€ que serán financiados mediante préstamos participativos otorgados por los socios según el acuerdo 6 del protocolo de 2006 (Ayto 8%; C.C.A.A. 26%; Adif AV 66%). Porcentajes idénticos de las aportaciones de las obras de la Fase 0 (en ejecución).
 - Las actuaciones actualmente contempladas en la Adenda Modificativa suscrita en 2019 son:

- **Fase 0:** Soterramiento desde P.N de Santiago el Mayor hasta Ronda Sur (530 m bajo losa). En ejecución
- **Fase 0:** Ampliación del Soterramiento hasta el P.N. de la Senda de los Garres (583 m bajo losa). En ejecución.
- **Fases 1 y 2:** Soterramiento de la Estación y Barriomar (2.830 m bajo losa) y soterramiento de Nonduermas (844 m. bajo losa, de los cuales 344 m corresponden a la zona de conexión con soterramiento de Barriomar y 500 m al soterramiento de Nonduermas, y 943 m de trazado deprimido). Acta de Replanteo (Parcial) de fecha 19 de julio de 2019. En ejecución.
- **Palencia Alta Velocidad S.A.:**
 - Desarrollo de reuniones técnicas para definir una solución de integración en la ciudad viable.
- **Valencia Parque Central S.A.:**
 - Se ha firmado en abril de 2019 un acuerdo de cooperación entre el Ministerio de Fomento y las EPE's, el Ayto. de Valencia y la Generalitat en el que se ha acordado que el Grupo Fomento financiará gran parte de las actuaciones pendientes de ejecución, como son el Eje Pasante y la Estación Central y, en el seno de la Sociedad, se financiará el Canal de Acceso Fase 3, la urbanización pendiente de ejecución y los costes operativos necesarios de la Sociedad.
- **Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.:**
 - El 8 de abril de 2019 el Ayuntamiento de Valladolid aprobó un Decreto para autorizar el uso provisional de la NBMI a Renfe durante la operación de traslado de los talleres. Dicho traslado comenzó el 8 de abril de 2019 y está previsto que finalice en enero de 2020. Ramal en 3 hilos puesto en servicio el 30 de septiembre de 2019.
 - El 22 de abril de 2019, el Consejo de administración de la Sociedad aprobó autorizar a Renfe Fabricación y Mantenimiento, el acceso, uso y disfrute de las instalaciones correspondientes a la Nueva Base de Mantenimiento Integral. Está pendiente la suscripción del Convenio de transmisión de activos entre las partes.
 - Variante este, a cargo de Adif. El 7 de mayo de 2019 Adif licitó el contrato de suministro y transporte de traviesas por un importe de 8,036M€ (IVA incluido) y el de aparatos de vía por un importe de 6,12M€ (IVA incluido) para la Variante Este.
 - En julio de 2019 la Sociedad adjudicó la redacción del proyecto de construcción del paso inferior de las calles Panaderos y Labradores a la empresa GOC, S.A. El contrato se ha suscrito el 18 de septiembre de 2019.
 - Se están redactando los proyectos del paso de Panaderos y Labradores y de la adecuación y ampliación de la estación. La sociedad ha licitado nuevamente la redacción de los proyectos de los pasos inferiores entre las calles Estación y Vía con calles Guipúzcoa y Salud.
 - El 21/5/2019 se aprobó inicialmente la modificación del PGOU.
- **Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A.:**
 - En el Consejo de Administración de la Sociedad de 17 de enero de 2019 fue presentado una nueva solución de soterramiento.
 - Actualmente, el Estudio Informativo se encuentra en tramitación para su aprobación definitiva.
- **Zaragoza:**
 - En 2019, se procedió a la enajenación de la Manzana 6 (ámbito G44/2) por un importe de 15,97M€ (sin IVA).

A 2019 hay un total de **200 Convenios Acuerdos, Protocolos, Adendas, etc. de Integración con las Sociedades** en los que participa Adif desde su creación.

Descripción indicadores		Unidades	2017	2018	2019
Información desempeño en la sociedad y responsabilidad de producto	Convenios, acuerdos, protocolos, adendas, etc. de integración urbana con las sociedades en que participa Adif	Nº	177	187	200

5.8. Gestión de proveedores

Los proveedores son una pieza esencial para el desarrollo de la actividad de Adif y su relación con ellos se basa en garantizar el mantenimiento de las colaboraciones y de la seguridad jurídica en la concesión y de la transparencia del proceso de contratación.

Tanto Adif como Adif-AV son entidades públicas empresariales y por lo tanto, sometidas a lo dispuesto en la **legislación vigente sobre contratación pública**.

En concreto, los contratos de Adif se rigen en su preparación, adjudicación, efectos y extinción por la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (en adelante, "Ley 9/2017"), de acuerdo con lo dispuesto en el apartado d) del art. 3.3 de la citada Ley.

Por otra parte, los contratos de Adif tienen el siguiente régimen jurídico:

- Los contratos cuya cuantía sea igual o superior a los umbrales para contratos armonizados establecidos en el art. 16 de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales (en adelante, "Ley 31/2007"), se rigen en su preparación y adjudicación por dicha Ley; y en sus efectos y extinción por las normas de Derecho Privado.
- Según la disposición adicional octava de la Ley 9/2017, los contratos cuya cuantía es inferior a lo indicado en el párrafo anterior, se rigen, en líneas generales, para su preparación y adjudicación, por las reglas de los contratos no armonizados establecidas en la Ley 9/2017 para poderes adjudicadores que no son Administración Pública; y en sus efectos y extinción, por el Derecho Privado.

5.8.1. Compra pública responsable

Adif se enfrenta al reto de conseguir que la Contratación Pública sea una herramienta fundamental y legítima para contribuir a objetivos relacionados con la sostenibilidad y la integración social, mientras sea a su vez compatible con los principios fundamentales de la Contratación Pública: concurrencia, libertad de acceso y transparencia, no discriminación e igualdad de trato.

Por ello, 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 homologación. Los

procesos de homologación y evaluación de proveedores en la contratación de Adif y Adif-AV son equiparables a las condiciones de solvencia y capacidad que vienen regulados en los artículos 65 a 97 de la Ley 9/2017 (para los contratos de Adif y, en cuanto sea aplicable, a los contratos no armonizados de Adif-AV) y en los artículos del 21 a 31 de la Ley 31/2007 (para los contratos armonizados de Adif-AV). Adicionalmente, en los propios pliegos de contratación se concretan los requisitos previos que deben cumplir los licitadores, los cuales deberán ser acreditados de forma previa a la adjudicación de los respectivos contratos.

En relación con los criterios sociales, de igualdad y medioambientales que se utilizan para seleccionar a los licitadores, estos son fijados por los ya citados criterios de solvencia o por los criterios de adjudicación. Ambas categorías de criterios son fijadas por el órgano de contratación en los pliegos de contratación y son puestos a disposición de los licitadores con anterioridad a la presentación de sus ofertas. En caso de que se produzca un empate se consideran para el desempate los artículos 131.1, y del 145 al 148 de la Ley 9/2017 (para los contratos de Adif y, en los aspectos que sean de aplicación a los contratos por debajo del umbral de contratos armonizados de Adif-AV) y en los artículos del 60 al 62 de la Ley 31/2007 (para los contratos de valor estimado igual o superior a los establecidos en el art. 16 de la citada Ley 31/2007).

CATÁLOGO DE CLÁUSULAS SOCIALES Y MEDIOAMBIENTALES

Con motivo de la nueva Ley de Contratos del Sector Público (LCSP) y, en concreto, de su artículo 1.3, donde se establece la obligación de incorporar en toda contratación pública criterios sociales y medioambientales de manera transversal y preceptiva, en Adif se está trabajando en la elaboración de un Catálogo de Cláusulas Sociales y Medioambientales a incluirse en las diversas fases del proceso de contratación y para cada tipología de contratos. Así, se están definiendo cláusulas a tres niveles:

- Requisitos a cumplir por los licitadores en la fase de diseño, preparación y elaboración del contrato y sus pliegos.
- Cláusulas a aplicar como criterios de valoración para la fase de selección del contratista.
- Condiciones especiales de ejecución a tener en cuenta en la fase de ejecución del contrato.

Además, con el objetivo de enriquecer el trabajo que se está desarrollando, se está contando con la ayuda del Grupo de Acción de Empresas Públicas de Forética, para poder incorporar al catálogo ideas nacidas de iniciativas similares.

Como resultado de todo este trabajo, Adif ha definido los criterios sociales y ambientales en que valorará en los proveedores que se presenten a sus procesos de compras. Los criterios sociales serán más transversales mientras que los medioambientales estarán más ligados a la naturaleza de lo contratado:

- Criterios sociales: igualdad, conciliación, contratación personas con discapacidad, contratación personas en riesgo de exclusión/colectivos vulnerables, contratación y estabilidad en el empleo, protección salud y seguridad en el trabajo, mejora de las condiciones salariales y laborales, convenios colectivos, formación, responsabilidad social corporativa, transparencia y buenas prácticas fiscales.
- Criterios medioambientales: residuos y emisiones, sistema gestión ambiental, contratos de obra, servicios de limpieza, servicios de seguridad, servicios de consultoría e ingeniería, servicios de mantenimiento, suministro de vehículos de flota, suministro de energía, suministro de otros materiales.

Los procedimientos de contratación de Adif y Adif-AV se encuentran sometidos al **control de numerosas instituciones**, como la Intervención General de la Administración del Estado y del Tribunal de Cuentas.

Descripción indicadores		Unidades	2016	2017	2018	2019
Información desempeño en la sociedad y responsabilidad de producto	Compras con criterios responsables	%	n/a	n/a	100	100
	<i>*indicador integrado para Adif y Adif AV</i>					

6. ACERCA DE ESTE INFORME Y ESTÁNDARES GRI

6.1. Alcance

Desde el año 2006, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha elaborado su Informe de Sostenibilidad. En la memoria de 2019, Adif da cuenta de sus compromisos y su desempeño en materia financiera y no financiera desde el 1 de enero de 2019 hasta el 31 de diciembre del mismo año.

El alcance de la memoria abarca la actividad de Adif en los países en los que opera. La mayoría de la información contenida en el informe corresponde a Adif exclusivamente, pero en algunos casos la Entidad reporta información que incluye a Adif-AV, por no contar con la información relativa a determinados aspectos de la gestión de forma separada.

6.2. Estándares internacionales

La presente Memoria ha sido elaborada tomando como referencia las directrices establecidas en la Guía de la Global Reporting Initiative para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad en su versión GRI Standards, de acuerdo a la opción de conformidad esencial. La selección de aspectos relevantes se ha llevado a cabo en base a los resultados del nuevo análisis de materialidad realizado en 2019 y que se explica en el apartado 3.1. de este mismo informe.

Además, también en su elaboración se han tenido en cuenta los requisitos establecidos en la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, de información no financiera y diversidad.

En el índice de contenidos y tabla de indicadores GRI de desempeño de la memoria, se indican las páginas y la cobertura de los requisitos, enfoques de gestión e indicadores. En caso de omisión de los indicadores centrales de desempeño, se explica la razón de la omisión.

Por último, se ha relacionado el contenido del Informe con los Objetivos para el Desarrollo Sostenible.

6.3. Análisis de materialidad

El análisis de materialidad y su proceso de actualización ha sido descrito en el apartado 3.1 Estrategia Empresarial.

7. INDICADORES GRI

Contenidos generales

Indicador GRI	Referencia (Página)
102-1 Nombre de la organización	8
102-2 Actividades, marcas, productos y servicios	9-14
102-3 Ubicación de la sede	C/. Sor Ángela de la Cruz, 3 - 3º 28020 - Madrid
102-4 Ubicación de las operaciones	9; 12
102-5 Propiedad y forma jurídica	5; 142
102-6 Mercados servidos	9-14
102-7 Tamaño de la organización	66-81; 155-157
102-8 Información sobre empleados y otros trabajadores	102-107
102-9 Cadena de suministro	140-141
102-10 Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro	En el período que comprende la memoria no se han producido cambios significativos en la organización. Los cambios significativos en la organización se comunican en los plazos de preaviso correspondientes especificados en el convenio.
102-11 Principio o enfoque de precaución	81-82
102-12 Iniciativas externas	126-133
102-13 Afiliación a asociaciones	53-55; 133-140
102-14 Declaración de altos ejecutivos responsables de la toma de decisiones	
102-16 Valores, principios, estándares y normas de conducta	8
102-18 Estructura de gobernanza	37-42
102-40 Lista de grupos de interés	52-53
102-41 Acuerdos de negociación colectiva	109
102-42 Identificación y selección de grupos e interés	19-20
102-43 Enfoque para la participación	21
102-44 Temas y preocupaciones clave mencionados	21-28
102-45 Entidades incluidas en los estados financieros consolidados	142-143
102-46 Definición de los contenidos de los informes y las coberturas del tema	142-143
102-47 Lista de temas materiales	19-20
102-48 Reexpresión de la información	En aquellos casos en los que ha sido posible se han incluido los datos relativos a los últimos tres años (período 2017-2019)
102-49 Cambios en la elaboración de informes	142-143
102-50 Periodo objeto del informe	142-143
102-51 Fecha del último informe	2018
102-52 Ciclo de elaboración de informes	Anual
102-53 Punto de contacto para preguntas sobre el informe	rsc@adif.es
102-54 Declaración de elaboración del informe de conformidad con los Estándares GRI	142-143

102-56 Verificación externa	El presente informe no ha sido verificado por un tercero.
-----------------------------	---

Enfoque de gestión

Indicador	Referencia
103-1 Explicación del tema material y su cobertura	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.
103-2 El enfoque de gestión y sus componentes	28; 39-40; 39-49; 55-64; 73-74; 81-82; 117-120; 121-126

Indicadores de desempeño económico

Indicador	Referencia
201-1 Valor económico directo generado y distribuido	156
201-4 Asistencia financiera recibida del gobierno	155-157

Competencia desleal

Indicador	Referencia
206-1 Acciones jurídicas relacionadas con la competencia desleal y las prácticas monopólicas y contra la libre competencia	En 2019 no se han registrado demandas por competencia desleal, prácticas monopolísticas o contra la libre competencia.

Materiales

Indicador	Referencia
301-1 Materiales utilizados por peso o volumen	87
301-2 Materiales reciclados utilizados	95-97

Energía

Indicador	Referencia
302-1 Consumo energético dentro de la organización	83-85
302-3 Intensidad energética	86
302-4 Reducción del consumo energético	84-85

Agua

Indicador	Referencia
303-1 Captación total de agua según la fuente	87-88

Biodiversidad

Indicador	Referencia
304-1 Descripción de los impactos más significativos en la biodiversidad de áreas protegidas o áreas de alto valor en términos de diversidad biológica no protegidas derivados de las actividades, productos y los servicios	97-100

Emisiones

Indicador	Referencia
305-1 Emisiones directas de gases de efecto invernadero (alcance 1)	88-90
305-2 Emisiones indirectas de gases de efecto invernadero al generar energía (alcance 2)	88-89
305-4 Intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero	90
305-5 Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero	92-94

Efluentes y residuos

Indicador	Referencia
306-1 Vertido total de aguas residuales, según su naturaleza y destino	95-97
306-2 Peso total de los residuos, según tipo y método de tratamiento	95-97

Cumplimiento ambiental

Indicador	Referencia
307-1 Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental	81-82; 99-101

Empleo

Indicador	Referencia
401-1 Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	102; 113
401-2 Beneficios para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales	108
401-3 Permisos parentales	108

Salud y seguridad en el trabajo

Indicador	Referencia
403-1 Representación de los trabajadores en comités formales trabajador-empresa de salud y seguridad	109
403-2 Tipos de accidentes y tasas de frecuencia de accidentes, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y número de muertes por accidente laboral o enfermedad profesional	110-112

Formación y enseñanza

Indicador	Referencia
404-1 Media de horas de formación al año por empleado	112
404-2 Programas para mejorar las aptitudes de los empleados	113-117
404-3 Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional	115

Diversidad e igualdad de oportunidades

Indicador	Referencia
405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	37-42; 101-107
405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	106-107

No discriminación

Indicador	Referencia
406-1 Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	43-46

Libertad de asociación y negociación colectiva

Indicador	Referencia
407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	En 2019 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	Referencia
413-1 Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	126-140

Salud y seguridad de los clientes

Indicador		Referencia
416-1	Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios	56-66; 124-126

Marketing y etiquetado

Indicador		Referencia
417-3	Casos de incumplimiento relacionados con comunicaciones de marketing	En el ejercicio 2019 no se han registrado casos de incumplimiento de la normativa o los códigos voluntarios relativos a las comunicaciones de marketing

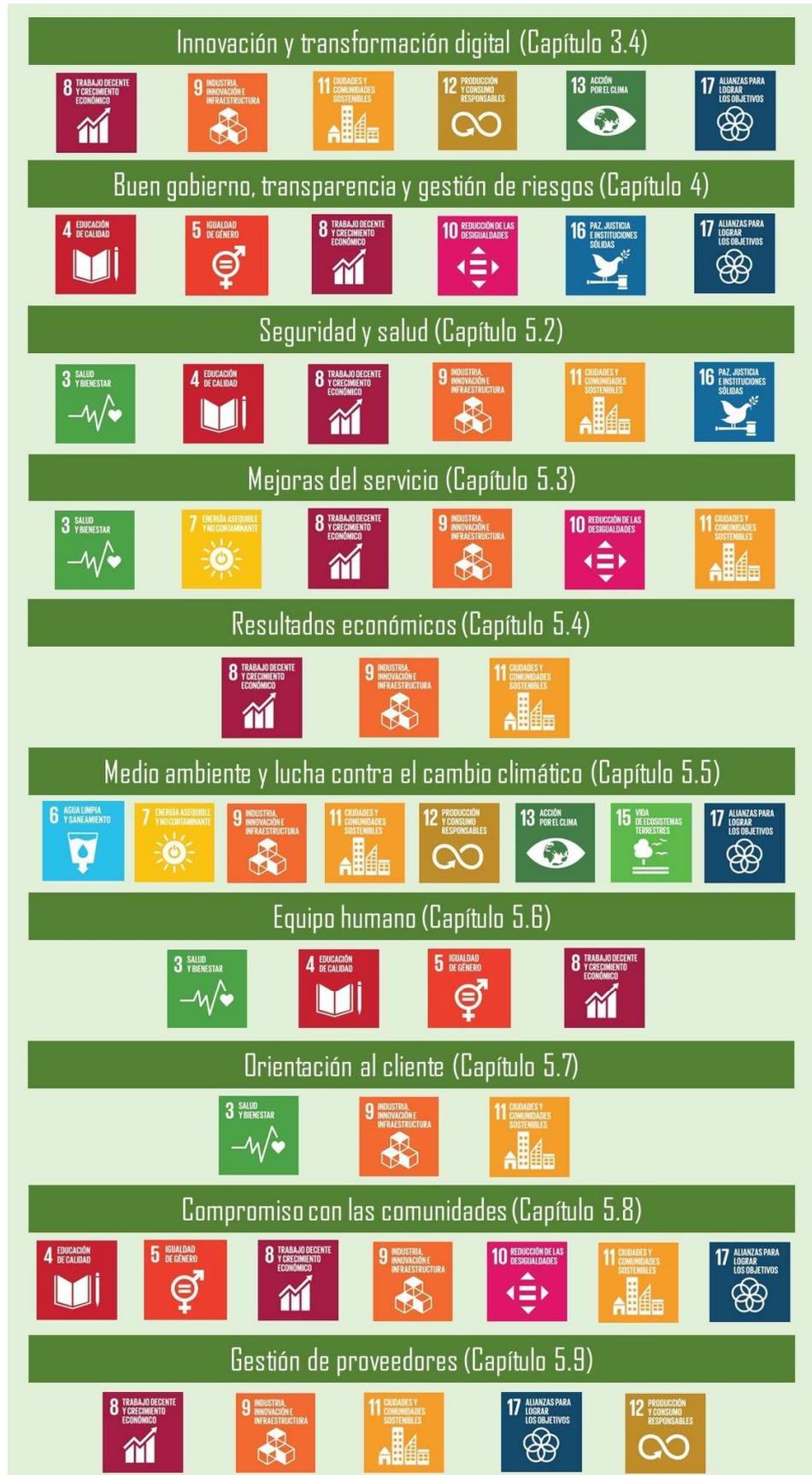
Privacidad del cliente

Indicador		Referencia
418-1	Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente	122-124

Cumplimiento socioeconómico

Indicador		Referencia
419-1	Incumplimiento de las leyes y normativas en los ámbitos social y económico	En 2019 Adif no ha recibido sanciones ni multas significativas derivadas del incumplimiento de la normativa en los ámbitos social y económico

8. NUESTRA CONTRIBUCIÓN A LOS ODS



<p>3 SALUD Y BIENESTAR</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 14,98 accidentes con bajas/1000 trabajadores • 0,05 personas fallecidas o heridas graves en accidentes/Mkm Tren • 0,087 accidentes significativos por causa del administrador/Mkm Tren 	<p>4 EDUCACIÓN DE CALIDAD</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 51 horas de formación por empleado • 98,10% de empleados consiguen sus objetivos de desempeño anuales. • 98 empleados formados en materia ética
<p>5 IGUALDAD DE GÉNERO</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 25% mujeres en el Consejo de Administración • 14,68% de mujeres en plantilla • 2,59% Brecha salarial en puestos directivo 	<p>6 AGUA LIMPIA Y SANEAMIENTO</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Reducción de un 21% de consumo de agua respecto a 2018
<p>7 ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Eficiencia energética: 27,92GWh/año ahorrados 	<p>8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ejecución de inversiones: 742,37M€ • Porcentaje de empleados contrato indefinido: 97,39% • Accidentabilidad: 14,98 accidentes con bajas/1000 trabajadores
<p>9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inversión en innovación*: x M€ • Viajeros favorecidos por modernización de estaciones: 24,0 M de viajeros • Renovación y mejora de la red: 35,52% • 100% compras con criterios responsables* 	<p>10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Accesibilidad*: 85,07% de viajeros • 100% compras con criterios responsables * • 25% de mujeres en el Consejo de Administración
<p>11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Viajeros favorecidos por modernización de estaciones: 24,0 M de viajeros • Renovación y mejora de la red: 35,52% • 100% compras con criterios responsables * 	<p>12 PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gestión de residuos peligrosos: 0,53Tn/Mkm Tren • Reducción de un 21% respecto a 2018 • 100% compras con criterios responsables *
<p>13 ACCIÓN POR EL CLIMA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Reducción de emisiones de GEI: 6.278Tn de CO2 eq • 31 proyectos de I+D+i 	<p>15 VIDA DE ECOSISTEMAS TERRESTRES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Incidencias medioambientales*: no se han producido • 1,671km de vías cedidos o arrendados para rutas de vías verdes • Gasto en prevención de incendios: 7,594M€
<p>16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 60 notificaciones en el buzón ético* • 25% mujeres en el Consejo de Administración 	<p>17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aprovechamiento de los fondos comunitarios 8,40% • Colaboración e innovación abierta*: 50% proyectos desarrollados • Audiencia de 2,22 millones de personas en el Programa de Estación Abierta*

(*) Indicador integrado de Adif y Adif-AV

9. ANEXO: ÍNDICE DE CONTENIDOS

Índice de contenidos requeridos por la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad.

Ámbitos generales

Ámbitos		Marco de reporting	Referencia	Comentarios / Razón de la omisión
Modelo de negocio	Descripción del modelo de negocio	GRI 102-2 Actividades, marcas, productos y servicios	8-36; 66-80	
	Entorno empresarial	GRI 102-3 Ubicación de la sede		
	Organización y estructura	GRI 102-4 Ubicación de las operaciones		
	Mercados en los que opera	GRI 102-15 Principales impactos, riesgos y oportunidades		
	Objetivos y estrategias	GRI 102-6 Mercados servidos		
	Principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución	GRI 102-7 Tamaño de la organización		
Principales riesgos e impactos identificados	Gestión de riesgos	GRI 102-15 Impactos, riesgos y oportunidades principales	46-49	
Principales riesgos e impactos identificados	Análisis de riesgos e impactos relacionados con cuestiones clave	GRI 102-15 Impactos, riesgos y oportunidades principales	47-48	

Cuestiones medioambientales

Ámbitos		Marco de reporting	Referencia	Comentarios / Razón de la omisión
Gestión medioambiental	Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa	GRI 307-1 Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental	81-82	
	Procedimientos de evaluación o certificación ambiental	Descripción cualitativa de evaluaciones y certificaciones	82; 101	
	Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales	Descripción cualitativa de los recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales	83	
	Aplicación del principio de precaución	GRI 102-11 Principio o enfoque de precaución	80-82	

Ámbitos		Marco de reporting	Referencia	Comentarios / Razón de la omisión
	Cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales	Descripción cualitativa de las provisiones para riesgos ambientales	83	
Contaminación	Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono (incluye también ruido y contaminación lumínica)	Descripción cualitativa de las medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono	91-95	
Economía circular y prevención y gestión de residuos	Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos	GRI 306-1 Vertido total de aguas residuales, según su naturaleza y destino GRI 306-2 Peso total de los residuos, según tipo y método de tratamiento	95-97	
	Acciones para combatir el desperdicio de alimentos		n/a	Dada la actividad de la compañía, este indicador no se considera relevante
Uso sostenible de los recursos	Consumo de agua y el suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales	GRI 303-1 Captación total de agua según la fuente	87-88	
	Consumo de materias primas	GRI 301-1 Materiales utilizados por peso y volumen	87	
	Medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso		83	
	Consumo, directo e indirecto, de energía	GRI 302-1 Consumo energético dentro de la organización	83-85	
		GRI 302-3 Intensidad energética	86	
	Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética	GRI 302-4 Reducción del consumo energético	83-85	
	Uso de energías renovables	GRI 302-1 Consumo energético dentro de la organización		
Cambio climático	Elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas	GRI 305-1 Emisiones directas de gases de efecto invernadero (alcance 1)	88-94	
		GRI 305-2 Emisiones indirectas de gases de efecto invernadero al generar energía (alcance 2)		
		GRI 305-4 Intensidad de emisiones de gases de efecto invernadero		
	Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	Descripción cualitativa de las medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	91-94	
Metas de reducción establecidas voluntariamente	GRI 305-4 Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero	93		

Ámbitos		Marco de reporting	Referencia	Comentarios / Razón de la omisión
Protección de la biodiversidad	Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad	GRI 304-3 Hábitats protegidos o restaurados	97-99; 131-133	
	Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas	GRI 304-1 Descripción de los impactos más significativos en la biodiversidad de áreas protegidas o áreas de alto valor en términos de diversidad biológica no protegidas	97-101; 131-133	
		GRI 306-5 Cuerpos de agua afectados por vertidos de agua y/o escorrentías		

Cuestiones sociales y relativas al personal

Ámbitos		Marco de reporting	Referencia	Comentarios / Razón de la omisión
Empleo	Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y categoría profesional	GRI 102-8 Información sobre empleados y otros trabajadores	102-105	
	Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo	GRI 102-8 Información sobre empleados y otros trabajadores	106	
	Promedio anual de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial por sexo, edad y categoría profesional	GRI 102-8 Información sobre empleados y otros trabajadores	103-107	
		GRI 401-1 Nuevas contrataciones de empleados y contratación de personal		
	Número de despidos por sexo, edad y categoría profesional	GRI 102-8 Información sobre empleados y otros trabajadores	107	
	Brecha salarial	GRI 405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	106-107	
	Remuneración media por sexo, edad y categoría profesional	Descripción cuantitativa de las remuneraciones medias de la plantilla por sexo, edad y categoría profesional	106	
	Remuneración media de los consejeros por sexo	Descripción cuantitativa de las remuneraciones medias de los consejeros por sexo	107	
	Remuneración media de los directivos por sexo	Descripción cuantitativa de las remuneraciones medias de los directivos por sexo	107	
	Implantación de políticas de desconexión laboral		n/a	Adif no tiene implantadas políticas de desconexión laboral
Empleados con discapacidad	GRI 405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	107		
Organización del trabajo	Organización del tiempo de trabajo	Descripción cualitativa sobre la organización del tiempo de trabajo	107	
	Número de horas de absentismo	GRI 403-2 Tipos de accidentes y tasas de frecuencia de accidentes, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y	107; 111	

Ámbitos		Marco de reporting	Referencia	Comentarios / Razón de la omisión
		número de muertes por accidente laboral o enfermedad profesional		
	Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores	GRI 401-2 Beneficios para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales GRI 401-3 Permiso parental	108	
Salud y seguridad	Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	GRI 403-2 Tipos de accidentes y tasas de frecuencia de accidentes, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y número de muertes por accidente laboral o enfermedad profesional	109-112	
	Número de accidentes de trabajo y enfermedades laborales por sexo, tasa de frecuencia y gravedad por sexo		110-111	
Relaciones sociales	Organización del diálogo social	GRI 403-1 Representación de los trabajadores en comités formales trabajador-empresa de salud y seguridad	109	
	Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país	GRI 102-41 Acuerdos de negociación colectiva	109	
	Balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo	Descripción cualitativa de los convenios colectivos y su aplicación en materia de seguridad y salud	109	
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	112-117	
	Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales.	GRI 404-1 Media de horas de formación al año por empleado	112	
Igualdad	Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	GRI 405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	118-120	
	Planes de igualdad medidas adoptadas para promover el empleo, protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo	GRI 405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	120	
	Integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad	GRI 405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	124-126	
	Política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad	GRI 406-1 Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	118-120	

Información sobre el respeto de los derechos humanos

Ámbitos	Marco de reporting	Referencia	Comentarios / Razón de la omisión
Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos	GRI 102-16 Valores, principios, estándares y normas de conducta	n/a	Por su actividad Adif no ha visto necesario aplicar procedimientos de diligencia debida en derechos humanos
Prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos	Descripción cualitativa de las medidas de prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos	46	
Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos	GRI 407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	46	
Promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la OIT relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva, la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación, la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio y la abolición efectiva del trabajo infantil	GRI 407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	46	

Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno

Ámbitos	Marco de reporting	Referencia	Comentarios / Razón de la omisión
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	GRI 102-16 Valores, principios, estándares y normas de conducta	45-46	
Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	Descripción cualitativa de las medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	45-46	
Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	GRI 201-1 Valor económico directo, generado y distribuido	127-129	

Información sobre la sociedad

Ámbitos	Marco de reporting	Referencia	Comentarios / Razón de la omisión
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	126-131
	Impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio	GRI 102-12 Iniciativas externas	131-140

	Relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos	GRI 102-43 Enfoque para la participación de los grupos de interés	51-55	
	Acciones de asociación o patrocinio	GRI 102-13 Afiliación a asociaciones	54-55; 127-130	
Subcontratación y proveedores	Inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales	GRI 102-9 Cadena de suministro	140-142	
		GRI 102-10 Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro		
	Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental	GRI 102-9 Cadena de suministro	140-142	
		GRI 102-10 Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro		
	Sistemas de supervisión y auditorías y resultados de las mismas	GRI 102-9 Cadena de suministro	142	
		GRI 102-10 Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro GRI 407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo		
GRI 407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo				
Consumidores	Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores	GRI 416-1 Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios	56-66	
	Sistemas de reclamación	Descripción cualitativa de los sistemas de reclamación	122-123	
	Quejas recibidas y resolución de las mismas	GRI 418-1 Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente	122-124	
Información fiscal	Beneficios obtenidos país por país	GRI 201-1 Valor económico directo, generado y distribuido	156	Adif solo tributa en España
	Impuestos sobre beneficios pagados	Descripción cuantitativa del resultado antes y después de impuestos	155-157	Adif solo tributa en España
	Subvenciones públicas recibidas	GRI 201-4 Asistencia financiera recibida del gobierno	165	

10. INFORMACIÓN FINANCIERA

10.1. Análisis de la actividad y del resultado

A continuación, se presentan los epígrafes principales de la cuenta de resultados 2019 de ADIF comparada con ejercicios anteriores:

Cifras en millones de euros	2018	2019
Ingresos de explotación	1.847	1.674
Gastos de explotación	-1.918	-1.758
Resultado de explotación	-71,8	84,3
Beneficio bruto de explotación (EBITDA)	-20,8	-31,9
Resultado financiero	-2,5	0,8
Resultado antes de impuestos	-74,3	-83,5
Resultado del ejercicio	-74,2	-82,9

El resultado del ejercicio supone una pérdida de 82.917 miles de euros frente a las pérdidas registradas en 2018 que ascendieron a 74.189 miles de euros.

Las variaciones más significativas de los epígrafes de la cuenta de resultados son las siguientes:

- La rúbrica de otros ingresos de explotación presenta un incremento de 80,7 millones de euros frente al ejercicio anterior, destacando los siguientes conceptos:
 - a) Incremento de ingresos por servicios prestados a Adif - Alta Velocidad por convenios por 60,8 millones de euros, de los cuales 43,2 millones de euros corresponden a servicios de mantenimiento de infraestructuras.
 - b) Incremento de ingresos procedentes del proyecto Haramain con una subida interanual de 12,4 millones de euros.
 - c) Incremento de ingresos por indemnizaciones percibidas del Consorcio de Compensación de Seguros por valor de 10,9 millones de euros por los daños extraordinarios sufridos por la infraestructura.
- Los gastos de personal presentan un incremento de 31,4 millones de euros, destacando dos conceptos de carácter excepcional que no se repetirán en ejercicios futuros correspondientes a la compensación por la no aplicación de la reducción de jornada a 37,5 horas durante medio año del ejercicio 2018 para toda la plantilla y el abono de la compensación por los días de descanso no disfrutados por el personal de estructura en los años 2016, 2017 y 2018 en aplicación de la Sentencia de la Audiencia Nacional sobre el Estatuto Básico del Empleado Público. Estos conceptos suman aproximadamente 21 millones de euros y descontando su efecto tanto el Resultado Bruto de Explotación como el Resultado de Explotación habrían mejorado respecto al año anterior.
- Los epígrafes “Imputación de subvenciones” y “pérdidas por retiro y deterioro de inmovilizado” recogen en el importe acumulado a diciembre de 2018 del traspaso de las infraestructuras procedentes del Ministerio de Fomento, cedidas gratuitamente por Adif a Adif – Alta Velocidad relativas a los tramos La Encina – Xátiva, Taboadela– Ourense, Reguerón-Cartagena y Astigarraga-Irún. Estos traspasos supusieron el registro en ADIF de unas pérdidas por retiro de inmovilizado por valor de 239 millones de euros y de forma correlativa unos ingresos por subvenciones aplicadas a su finalidad por el mismo valor.

- El Resultado Financiero de la Entidad mejora en 2019 en 3,3 millones de euros pasando de unas pérdidas de 2,5 millones de euros en 2018 a un beneficio de 0,8 millones de euros. Esta mejora en el resultado se debe, en primer lugar, a la disminución de 7 millones de euros de gastos financieros como consecuencia, básicamente, de la disminución de los intereses de proveedores y expropiaciones y, en menor medida, como consecuencia de la reducción del endeudamiento de la entidad.
- En segundo lugar, se ha producido un descenso de 6,5 millones de euros en las pérdidas registradas en la rúbrica de “Deterioro y resultado de enajenaciones de instrumentos financieros”, como consecuencia de la disminución 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.

Tras todo lo expuesto, se deduce el valor económico generado, distribuido y retenido de cara al ejercicio 2019.

Cifras en millones de euros	2018	2019
Valor económico Generado*	1.244,7	1.327,4
Valor económico Distribuido **	1.267,9	1.358,1
Valor económico Retenido***	-23,2	-30,7

(*) Valor Económico Generado: ingresos ordinarios + extraordinarios

(**) Valor económico distribuido: costes de explotación + gastos financieros + impuestos

(***) Valor Económico Retenido: Valor Económico Generado – Valor económico Distribuido

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.

En otros apartados de este informe se incluyen las principales actuaciones realizadas durante el ejercicio 2018 en los mencionados segmentos.

A continuación, se presenta, para el ejercicio 2019, el Resultado de Explotación por segmentos de actividad:

(importes en miles de euros)	TOTAL	Admon RED	Cons ADIF	Gestión RED y Estaciones AV	Energía ADIF	Gestión Estaciones y Otros Activos ADIF	Gastos Comunes ADIF
Importe neto cifra de negocios	666.334	635.085	0	0	0	36.309	(5.060)
<i>Canon por utilización de Infraestructura</i>	617.993	623.053	0	0	0	0	(5.060)
<i>Canon utilización de estaciones y otras infraestr. ferrov.</i>	46.097	12.032	0	0	0	34.065	0
<i>Otras tasas ferroviarias</i>	2.244	0	0	0	0	2.244	0
Trabajos realizados por la empr. para su activo	19.065	10.779	7.951	12	0	323	0
Aprovisionamientos	(70.294)	(27.787)	(1.111)	(1.445)	(39.951)	0	0
<i>Combustible</i>	(39.951)	0	0	0	(39.951)	0	0
<i>Consumo de Materiales y Otras Materias Primas</i>	(30.343)	(27.787)	(1.111)	(1.445)	0	0	0
Otros ingresos de explotación	633.421	41.204	4.063	336.879	40.576	139.469	71.230
<i>Suministro de energía operadores</i>	40.568	0	0	0	40.568	0	0
<i>Subvención administración Red y Otras</i>	(77)	0	0	0	0	0	(77)
<i>Alquileres y servicios</i>	65.116	7.761	0	(16)	0	57.372	(1)
<i>Ingresos por actuaciones de inversión</i>	22.371	1.889	3.050	16.341	0	57	1.034
<i>Servicios Prestados en Estaciones y Terminales</i>	116.500	(420)	0	33.102	0	43.277	40.541
<i>Servicios Administración Infraestructura</i>	290.341	5.708	643	283.990	0	0	0
<i>Otros ingresos</i>	98.602	26.266	370	3.462	8	38.763	29.733
Gastos de personal	(662.398)	(396.403)	(10.766)	(40.258)	(558)	(85.646)	(128.768)
Otros gastos de explotación	(619.468)	(209.298)	(3.113)	(238.605)	(997)	(62.889)	(104.567)
<i>Energía UDT</i>	(14.806)	(7.759)	(5)	(1.094)	(21)	(4.951)	(976)
<i>Servicios Externos</i>	(579.506)	(200.306)	(2.946)	(224.376)	(976)	(48.767)	(102.135)
<i>Rep. y Conserv. Infraestructura y edificios</i>	(409.935)	(173.583)	(7)	(218.347)	0	(15.344)	(2.655)
<i>Servicios de Atención a Viajeros y Terminales</i>	(69.033)	(483)	0	(492)	0	(11.430)	(56.628)
<i>Otros Servicios Externos</i>	(100.538)	(26.241)	(2.939)	(5.537)	(976)	(21.993)	(42.852)
<i>Actuaciones de Inversión para terceros</i>	(13.870)	0	(162)	(12.617)	0	(57)	(1.034)
<i>Tributos</i>	(13.235)	(1.232)	0	(518)	0	(9.114)	(2.371)
<i>Variación de provisiones operaciones comerciales</i>	1.949	0	0	0	0	0	1.949
Resultado por Operaciones Internas	0	30.619	(320)	(43.974)	1.362	(6.041)	18.354
Exceso de provisiones	1.402	0	0	0	0	0	1.402
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	(31.938)	84.200	(3.296)	12.611	432	21.525	(147.409)
Amortización del inmovilizado	(404.105)	(328.332)	0	(4.471)	(750)	(61.375)	(9.177)
Imputación subvenciones no financiero y otras	353.913	307.544	0	2.245	377	39.467	4.280
Deterioro y resultado por enaj. de inmovilizado	(2.172)	(16.709)	0	(429)	0	14.979	(13)
<i>Beneficios por ventas</i>	15.650	0	0	0	0	15.650	0
<i>Pérdidas por retiros y deterioro de inmovilizado</i>	(17.822)	(16.709)	0	(429)	0	(671)	(13)
Reparto de gastos estructurales	0	(66.844)	(38.046)	(21.943)	(250)	(20.177)	147.259
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(84.302)	(20.141)	(41.342)	(11.987)	(191)	(5.581)	(5.060)

10.2. Indicadores económicos de la actividad

En la tabla adjunta incluimos algunos indicadores generales económicos y financieros:

	2019	2018
RATIOS SOBRE GRADO DE AUTOFINANCIACIÓN		
GRADO DE AUTONOMÍA	71,98%	71,21%
Indica el grado de independencia respecto a la financiación ajena.		
FINANCIACIÓN DEL ACTIVO FIJO	104,11%	105,68%
Indica el % de recursos a L/P que financian el Activo no corriente.		
RATIOS DE RENTABILIDAD		
ROTACIÓN DEL ACTIVO TOTAL	7,93%	7,32%
Indica el grado de eficiencia en la gestión de activos.		
ROTACIÓN ACTIVO FIJO	8,53%	7,99%
Indica el grado de eficiencia en la gestión deL activo fijo.		
ROTACIÓN ACTIVO CORRIENTE	112,75%	88,50%
Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo corriente.		
RATIOS DE LIQUIDEZ		
COEFICIENTE DE LIQUIDEZ	6,32%	7,64%
Indica cuántas unidades monetarias de cada 100 de activo son líquidas.		
COEFICIENTE DE TESORERÍA	1,97	2,49
Indica la capacidad de la empresa para hacer frente a sus compromisos a C/P.		
RATIO DE SOLVENCIA	3,57	3,47
Indica la capacidad de la empresa para afrontar su pasivo exigible con el activo.		
RENTABILIDAD FINANCIERA	-4,42%	-3,81%
Indica la remuneración a los capitales propios.		
RENTABILIDAD ECONÓMICA	-0,51%	-0,45%
Capacidad efectiva para remunerar todos los capitales a su disposición, propios y ajenos.		
FONDO DE MANIOBRA (millones €)	626,94	862,64
Indica la capacidad para afrontar sus obligaciones a C/P.		

Periodo medio de pago a proveedores

En aplicación del RD 635/2014, de 25 de julio, por el que se desarrolla la metodología del cálculo del periodo medio de pago, en adelante PMP, a proveedores de las Administraciones Públicas, se muestra la información relativa al ejercicio 2019 y al ejercicio 2018 una vez homogeneizado según se indica en el párrafo posterior:

Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre de:		
	2019	2018
	Días	Días
Periodo medio de pago a proveedores	55,14	56,94
Ratio de operaciones pagadas	56,86	59,46
Ratio de operaciones pendientes de pago	36,80	37,42
	Importe (miles €)	Importe (miles €)
Total pagos realizados	1.261.143,24	1.022.374,96
Total pagos pendientes	118.345,91	131.642,23

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

10.3. Cánones ferroviarios

A continuación, se incluye una tabla en la que se detallan los ingresos por tipo de canon correspondientes a los ejercicios 2019 y 2018:

(Importes en miles de euros)	2019	2018
CANON POR UTILIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURA	617.993	617.439
TOTAL Canon Adjudicación Capacidad	147.220	146.119
<i>* Canon Adjudicación Capacidad</i>	143.867	142.756
<i>* Canon Adjudicación Capacidad /Adición</i>	3353	3363
TOTAL Canon utilización líneas ferroviarias	424.284	425.437
<i>* Canon utilización líneas ferroviarias</i>	202.264	200.958
<i>* Canon utilización líneas ferroviarias / Adición</i>	222.020	224.479
Canon utiliz instalaciones EET	46.489	45.902
Bonificación canon Util. Líneas RFIG	0	-19
CANON POR UTILIZACION DE ESTACIONES Y OTRAS INFR. FF.CC.	46.097	41.575

TOTAL Canon utilización estaciones de viajeros	37.915	38.948
* Canon estaciones viajeros categoría 1-5	29.913	30.962
* Canon estaciones viajeros categoría 6	7.986	7.985
* Canon servicios fuera horario apertura estación	16	1
TOTAL Canon utilización vías con andén	5.450	342
* Canon estacionamiento servicios comerciales de vía	5.434	326
* Canon estacionamiento otras operaciones	16	16
Canon utilización vías otras instalaciones de servicio	2.500	2.130
Canon utilización puntos carga mercancías	232	167
Canon de dominio público ferroviario	0	-12
TOTAL CANONES	664.090	659.014

ADIF aplica a las empresas ferroviarias, al amparo de lo establecido en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario (en adelante LSF), 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 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.

Por su parte, el artículo 100 de la LSF establece que la propuesta de modificación o revisión de las cuantías de los cánones deberá ser elaborada por el administrador de infraestructuras ferroviarias, que dicha propuesta será sometida a consulta de las empresas ferroviarias y a informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y que establecerá los valores concretos de los parámetros de los cánones, los cuales se remitirán al Ministerio de Fomento para su inclusión en el anteproyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado.

Aunque el administrador general de infraestructuras ferroviarias ADIF elaboró una propuesta de tarifas para el ejercicio 2019, que fue sometida a consulta de las empresas ferroviarias y a informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, las tarifas aplicables durante 2019 continuaron siendo las tarifas de 2018, aprobadas mediante la Ley 6/2018 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018, ya que dicha ley se prorrogó hasta la aprobación de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2019; aprobación que no se ha producido.

Adicionalmente, las tarifas aplicables en 2018 no entraron en vigor hasta el 1 de agosto de dicho año, en virtud de lo establecido en la Ley 6/2018 de Presupuestos Generales del Estado para el

año 2018; por lo que las tarifas aplicables a los cánones durante los primeros siete meses de 2018 fueron las aprobadas para 2017.

Estas circunstancias deben ser tenidas en cuenta a la hora de analizar las variaciones de ingresos por cánones en 2019 respecto a 2018.

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. Las tarifas aplicadas en 2018 y en 2019 (por las razones expuestas) fueron calculadas a partir de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario por utilización de las líneas integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General de 2016 (último ejercicio cerrado y auditado en la fecha de elaboración de las tarifas), desglosados por líneas de altas prestaciones y resto de líneas.

Los costes directamente imputables al servicio ferroviario prestado son los siguientes:

- 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).
- Costes de mantenimiento y conservación de la infraestructura ferroviaria (recuperables por la modalidad B).
- 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).

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 2019 una bonificación en el canon por utilización de las líneas 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.

La línea bonificada en la red de ADIF es la línea de alta velocidad Orense-Santiago sin que en esa línea se haya generado tráfico suficiente para aplicar la bonificación en 2019 (0,4 miles de euros en 2018).

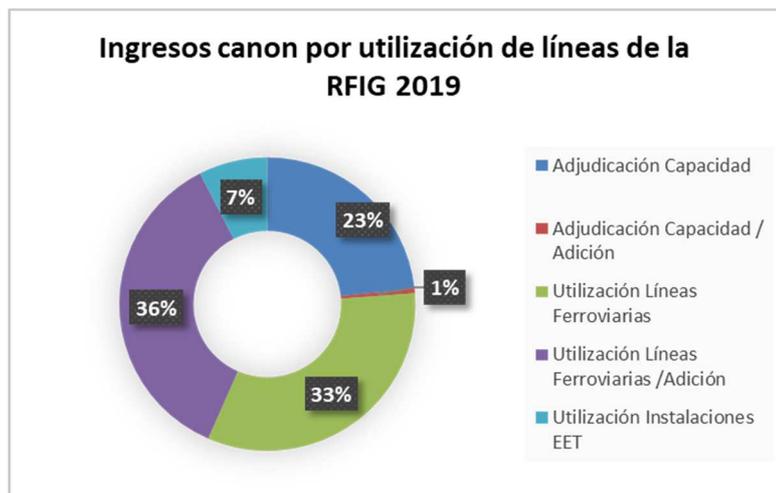
El volumen total de ingresos por cánones devengados en 2019 experimentó un incremento del 1% respecto al año anterior.

10.3.1. Cánones por utilización de líneas de la RFIG.

Los ingresos por cánones por utilización de líneas de la RFIG devengados en 2019 registraron un incremento del 0,8% respecto a los registrados en 2018 (sin tener en cuenta el impacto de las

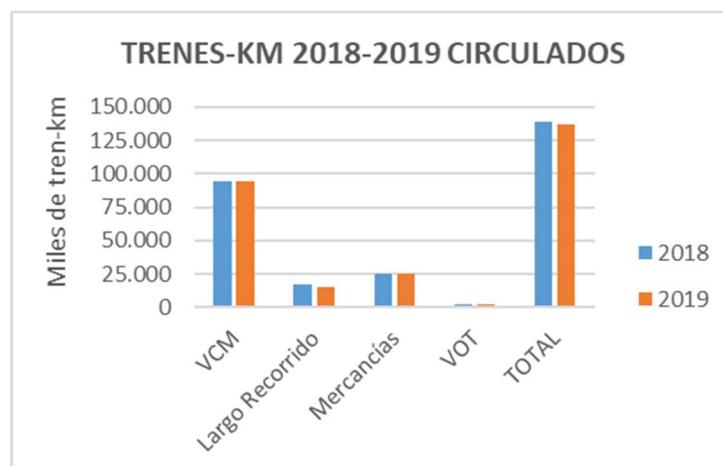
revisiones explicadas en el párrafo anterior), motivado por el incremento de tarifas respecto al primer semestre de 2018 en los servicios VL y VOT.

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 2019:

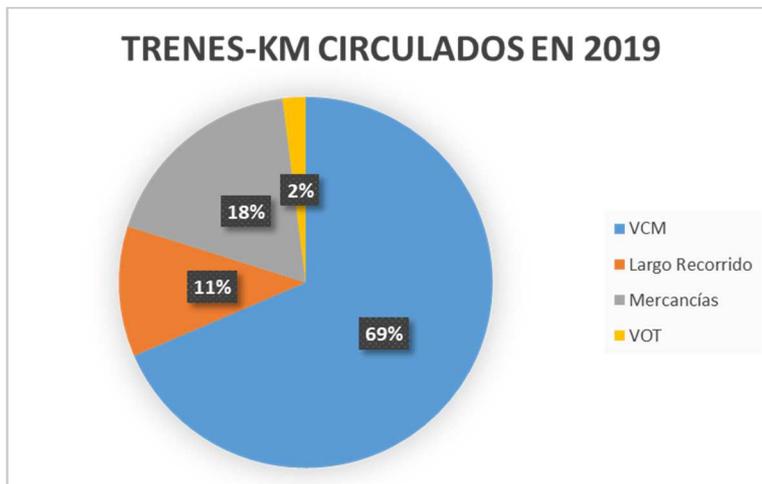


El tráfico, medido en trenes-km circulados, se redujo en un 1,35% respecto a 2018, registrándose la variación más destacada en los servicios de viajeros de largo recorrido que disminuyeron un 9% respecto a 2018. Por su parte, el servicio de mercancías registró un ligero crecimiento del 0,15%.

A continuación, se muestra la evolución del tráfico 2018-2019, medido en tren-km circulados, por tipo de servicio:



En el gráfico siguiente se recoge la distribución de los trenes-km circulados en 2019 distribuidos por tipo de servicio:

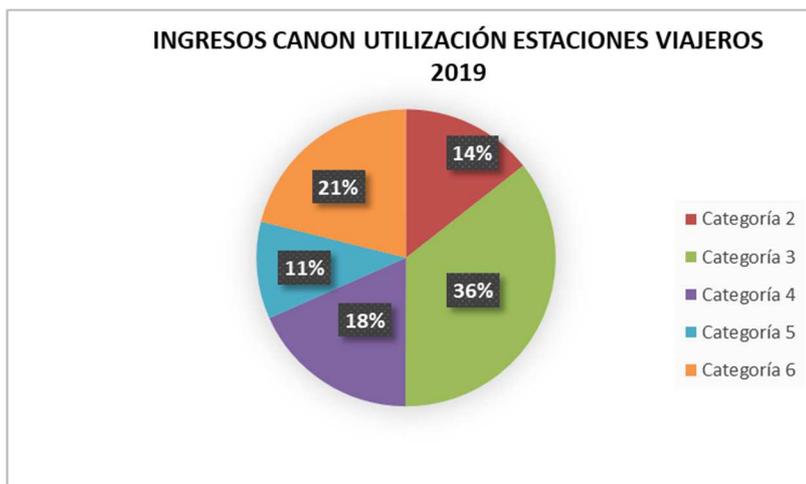


10.3.2. Cánones por utilización de estaciones y otras instalaciones

El total de ingresos por cánones por utilización de estaciones y otras instalaciones se mantiene en 2019 a los mismos niveles de 2018, compensándose la disminución de ingresos del canon por utilización de estaciones con el incremento registrado en los ingresos por cánones por utilización de otras instalaciones.

El canon por utilización de estaciones se redujo en un 2,69% debido a la disminución de los tráficos. Aunque en las estaciones de categoría 2 se registró un incremento del 12% no fue suficiente para compensar las disminuciones registradas en las estaciones de categorías 3 y 4.

A continuación, se incluye un gráfico con la distribución de los ingresos de 2019 por canon de utilización de estaciones por categoría de estación:



Los ingresos por cánones por utilización de otras instalaciones devengados en 2019 registraron un incremento del 12,6% debido al aumento de la utilización de vías en otras instalaciones de servicio y en puntos de carga para mercancías.

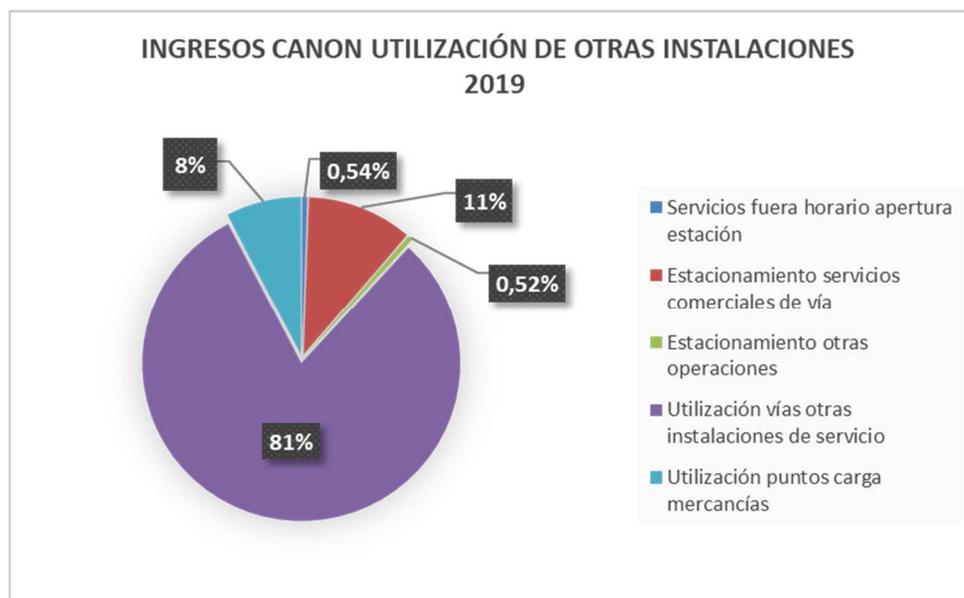
Es de destacar que, como consecuencia de la extinción de la bonificación regulada en la disposición transitoria tercera de la LSF, se han devengado ingresos correspondientes a 2018 y 2019 del canon por estacionamiento en estaciones de viajeros para servicios comerciales.

La disposición transitoria tercera de la LSF establece “una bonificación del cien por cien para las modalidades C1 y C2 del canon por utilización de instalaciones de servicio que permanecerá vigente hasta la finalización de los contratos vigentes entre las administraciones y Renfe-Operadora para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de «Cercanías», «Media Distancia» y «Ancho Métrico» sujetos a obligaciones de servicio público”.

Con la finalización de los contratos que Renfe Operadora mantenía con las administraciones a los que hace referencia la disposición transitoria tercera de la LSF, se extingue la bonificación regulada en la mencionada disposición transitoria de la LSF.

La estimación de los ingresos por estas modalidades de canon correspondientes a 2018 y 2019 ascienden a 2,42 millones de euros en el año 2018 y 2,68 millones de euros en el año 2019, importes que han sido registrados en la rúbrica de importe neto de la cifra de negocio en el ejercicio 2019.

A continuación, se muestra la distribución de los ingresos por cánones por utilización de otras instalaciones en 2019 (sin considerar el impacto de la extinción de la bonificación mencionada).



10.4. Liquidez y recursos de capital

La evolución de la tesorería de la Entidad se muestra en el estado de flujos de efectivo del ejercicio 2018 comparado con el año 2017, que se resumen a continuación:

Importes en miles de euros	2019	2018
Flujos de efectivo generados por las actividades de explotación	(71.028)	(45.803)

Flujos de efectivo aplicados en las actividades de inversión	(430.541)	(273.934)
Flujos de efectivo generados por las actividades de financiación	675.600	339.904
Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes	174.031	20.167

Los recursos generados en las actividades de financiación corresponden a las siguientes fuentes:

Importes en miles de euros	2019	2018
Subvenciones, donaciones y emisión instrumentos de patrimonio	738.577	346.204
Incremento deudas con entidades de crédito	(45.324)	(38.854)
<i>Disposiciones del ejercicio</i>		
<i>Devoluciones del ejercicio</i>	(45.324)	(38.854)
Incremento neto / Disminución neta de otras deudas	(17.653)	32.554
Flujos generados en actividades de financiación	675.600	339.904

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 236 millones de euros en relación con el ejercicio anterior, pasando de un importe de 863 millones de euros a 31 de diciembre de 2018, a 627 millones de euros a 31 de diciembre de 2019.

El endeudamiento con entidades de crédito recoge la deuda contraída por ADIF, fundamentalmente con el Banco Europeo de Inversiones, así como con otras entidades financieras para financiar las inversiones en inmovilizado material contempladas en el Plan de Actuación Plurianual (PAP).

A la fecha de cierre del ejercicio 2019, el límite de las líneas de crédito que ADIF tenía concedidas por entidades financieras, ascendía a un importe total de 195.000 miles de euros. A 31 de diciembre de 2019 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, se ha situado en el 1,92% anual a 31 de diciembre de 2019, para una vida media de 4,86 años frente al 1,89% anual a 31 de diciembre de 2018, para una vida media de 5,26 años.

10.5. Inversiones realizadas durante el ejercicio

A continuación, se presentan las Inversiones realizadas en 2019 desglosadas por Ejes ferroviarios, por Tipo de Red y por Naturaleza.

EJE	DENOMINACIÓN EJE FERROVIARIO	REAL 2019 (MILES € IVA INCLUIDO)
01	Madrid Chamartín - Irun/Hendaya	76.772
02	Madrid Chamartín - Zaragoza-Lleida-Barcelona-Portbou/Cerbere	142.873
03	Madrid Chamartín - Valencia-San Vicente de Calders	101.640
04	Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	65.509
05	Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara	24.620
06	Venta de Baños-León-Orense-Vigo	24.989
08	Red de Ancho Métrico	14.392
11	A.V. Madrid Chamartín - Valladolid - Palencia - Leon	-88
12	A.V. Madrid Atocha - Barcelona - Frontera Francia	3.025
13	A.V. Madrid Atocha - Levante	0
14	A.V. Madrid Atocha - Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano	105
16	A.V. Olmedo - Medina - Zamora - Galicia	673
	NO TRAMIFICABLE	140.930
	TOTAL ADIF	595.442

NATURALEZA	IMPORTE MILES € (IVA INCLUIDO)
ELECTRIFICACION Y TELECOMUNICACIONES	64.645
EQUIPAMIENTO Y RESTO DE ACTUACIONES	88.876
ESTACIONES / TERMINALES DE MERCANCIAS	29.088
PLATAFORMA	142.616
SEÑALIZACION E INSTALACIONES DE SEGURIDAD	54.611
VIA	215.605
TOTAL	595.442

TIPO DE RED GENERAL	TRAMOS CERCANÍAS	RESTO DE TRAMOS	IMPORTE TOTAL (miles € IVA incluido)
COMÚN O NO ASIGNABLE			187.478
A	1.555	709	2.263
B	5	214.381	214.386
C	141.263	340	141.604
D	0	12.599	12.599
E	0	37.112	37.112
TOTAL ADIF			595.442

10.6. Información sobre la contratación realizada

A continuación, se incluye información detallada sobre la actividad de contratación realizada durante 2019:

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES			(Importes sin IVA en Millones Euros)	
Dirección	Nº Encargos Medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Licitaciones	Importe Total Licitado
Presidencia	2	0,84	43	3,09
Secretaría General	1	0,02	4	0,08
Dir.Gral. Financiera y de Control de Gestión	4	1,89	28	8,83
Dir.Gral. De Gestión de Personas	2	0,97	195	7,14
Dir.Gral. Planific. Estratégica y Proyectos	10	4,47	40	11,23
Dir. De Construcción	0	0,00	19	102,68
Dir.Gral. Conservación y Mantenimiento	64	67,79	715	1.712,31
Dir.Gral. Negocio y Op. Comerciales	37	4,58	1.012	109,97
Dir.Gral. Seguridad, Procesos y Sist. Corp	5	1,42	95	15,30
Dir.Gral. Circulación y Gestión de Capacidad	6	1,76	80	10,60
Totales	131	83,74	2.231	1.981,23

CUADRO RESUMEN DE ADJUDICACIONES			(Importes sin IVA en Millones Euros)	
Dirección	Nº Encargos Medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Licitaciones	Importe Total Licitado
Presidencia	2	0,84	43	3,07
Secretaría General	1	0,02	4	0,08
Dir.Gral. Financiera y de Control de Gestión	4	1,89	28	6,77
Dir.Gral. De Gestión de Personas	2	0,97	193	7,78
Dir.Gral. Planific. Estratégica y Proyectos	10	4,47	41	6,74
Dir. De Construcción	0	0,00	11	57,44
Dir.Gral. Conservación y Mantenimiento	64	67,79	750	1.255,71
Dir.Gral. Negocio y Op. Comerciales	37	4,58	1.032	109,18
Dir.Gral. Seguridad, Procesos y Sist. Corp	5	1,42	87	11,07
Dir.Gral. Circulación y Gestión de Capacidad	6	1,76	79	10,14
Totales	131	83,74	2.268	1.467,98

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES POR PROCEDIMIENTO		(Importes sin IVA en Millones Euros)	
Procedimiento / Criterio	Nº Expedientes	Importes	% Imp
Abierto	487	1.768,66	89,3%
• <i>Abierto Criterio Precio</i>	200	330,02	16,7%
• <i>Abierto Criterios Múltiples</i>	287	1.438,64	72,6%
Restringido	1	0,11	0,0%
• <i>Restringido Criterios Múltiples</i>	1	0,11	0,0%
Negociado	1.294	65,25	3,3%
• <i>Con Publicidad</i>	7	4,12	0,2%
• <i>Sin Publicidad</i>	1.287	61,13	3,1%
PedidoS contra Ac. Marco	318	63,47	3,2%
Total Licitado	2.100	1.897,49	95,8%
Encargos a Medios Propios	131	83,74	4,2%
TOTALES	2.231	1.981,23	100,0%

Tipo de Contrato	2.231	1.981,23	100,0%
• <i>Obras</i>	471	550,48	27,8%
• <i>Servicios</i>	1.448	1.064,56	53,7%
• <i>Suministros</i>	312	366,19	18,5%

Contrato Inversión / Explotación	2.231	1.981,23	100,0%
• <i>Inversión</i>	968	987,47	49,8%
• <i>Explotación</i>	1.263	993,76	50,2%





11. HECHOS POSTERIORES

La aparición del Coronavirus COVID-19 en China en enero de 2020 y su reciente expansión global a un gran número de países, entre ellos España, ha motivado que el brote vírico haya sido calificado como una pandemia por la Organización Mundial de la Salud desde el pasado 11 de marzo.

Para hacer frente a esta grave y excepcional situación, el Gobierno ha declarado el estado de alarma mediante el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo.

En su artículo 14, el citado Real Decreto establece una serie de medidas en materia de transportes, entre las que cabe destacar las siguientes reducciones en los tráficos ferroviarios:

- a) En los servicios de transporte público ferroviarios, que no están sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público (OSP), los operadores de transporte reducirán la oferta total de operaciones en, al menos, un 50 %. Por resolución del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se podrá modificar este porcentaje y establecer condiciones específicas al respecto.
- b) Los servicios de transporte público de viajeros que están sometidos a contrato público u OSP reducirán su oferta total de operaciones en, al menos, los siguientes porcentajes:

- i. Servicios ferroviarios de media distancia: 50 %.
 - ii. Servicios ferroviarios media distancia-AVANT: 50 %.
- c) Los servicios ferroviarios de cercanías mantendrán su oferta.

En este contexto, la Entidad, como gestora de una infraestructura crítica, ha desarrollado los planes de contingencia necesarios para dar continuidad a su actividad en todos sus ámbitos de actuación y su Dirección está realizando una supervisión constante de la evolución de la situación, con el fin de afrontar con éxito los eventuales impactos, tanto financieros como no financieros, que puedan producirse.

En este momento, no es posible determinar de forma fiable el impacto que tendrá esta crisis sanitaria sobre la Entidad, debido a la incertidumbre sobre sus consecuencias a corto, medio y largo plazo.

En todo caso y en el ámbito económico – financiero, cabe señalar que la Dirección de Entidad estima que ADIF Alta Velocidad cuenta con una tesorería y unas disponibilidades de líneas de crédito que le permitirán afrontar las tensiones de liquidez y restricciones del crédito que, en su caso, pudiesen producirse en los próximos meses. Asimismo, estima, con la información disponible que, aunque esta crisis puede tener un impacto negativo en su cifra de negocio y en su actividad comercial, éste no será significativo.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
(ADIF)

INFORME RELATIVO AL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES
DE CARÁCTER ECONÓMICO-FINANCIERO (art. 129.3. LGP)

EJERCICIO 2019

INDICE

1. INTRODUCCIÓN	4
2. PROGRAMA DE ACTUACIÓN PLURIANUAL	5
3. INFORMACIÓN SOBRE LA LIQUIDACIÓN DE LOS PRESUPUESTOS DE EXPLOTACIÓN Y DE CAPITAL	5
4. INFORMACIÓN SOBRE SUBVENCIONES RECIBIDAS POR LA ENTIDAD. 6	
4.1 SUBVENCIONES ESTATALES	6
4.2. SUBVENCIONES EUROPEAS	6
4.2.1 Período 2014-2020	6
4.2.2. Marco comunitario 2007-2013	10
4.2.3. Marco comunitario 2000-2006	11
5. INFORMACIÓN REGIONALIZADA DE LAS ACTUACIONES DE INVERSIÓN	13
6. INFORMACIÓN RELATIVA AL CUMPLIMIENTO LA LEY DE CONTRATOS DEL SECTOR PÚBLICO Y OTRA NORMATIVA EN MATERIA DE PROCEDIMIENTOS DE CONTRATACIÓN	13
7. INFORMACIÓN SOBRE GARANTÍAS RECIBIDAS O CONCEDIDAS A OTRAS ENTIDADES DEL SECTOR PÚBLICO ESTATAL.....	14
8. INFORMACIÓN SOBRE PERSONAL	15
8.1. DESCRIPCIÓN DE LOS SISTEMAS EMPLEADOS PARA LA SELECCIÓN DEL PERSONAL.....	15
8.2. EVOLUCIÓN EN LOS TRES ÚLTIMOS EJERCICIOS DE LOS GASTOS DE PERSONAL, LA PLANTILLA MEDIA Y EL COSTE MEDIO DEL PERSONAL	15
8.3. NORMAS O ACUERDOS DEL ÓRGANO DE GOBIERNO QUE DETERMINAN INCREMENTOS SALARIALES Y ORIGEN DE LAS MODIFICACIONES EN LOS SUELDOS Y SALARIOS RESPECTO AL EJERCICIO ANTERIOR.....	15
8.4. ALTAS	16
8.5. BAJAS E INDEMNIZACIONES	17
8.6. OTRA INFORMACIÓN	17
9. INFORMACIÓN SOBRE EL COMITÉ DE AUDITORÍA Y CONTROL	18
10. ANEXOS	18
10.1. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE ACTUACIÓN PLURIANUAL	19
10.2. EJECUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS.....	21
10.2. EJECUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS.....	22

10.2. EJECUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS.....	23
10.2. EJECUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS.....	24
10.2. EJECUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS.....	25
10.2. EJECUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS.....	26
10.2. EJECUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS.....	27
10.2. EJECUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS.....	28
10.2. EJECUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS.....	29
10.2. EJECUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS.....	30
10.2. EJECUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS.....	31
10.3 DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA DE LAS INVERSIONES POR PROVINCIAS	32
10.4 DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA DE LAS INVERSIONES POR PROYECTOS.....	33
10.5. DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA DEL PERSONAL	45
10.6 INFORMACIÓN SOBRE LA COMISIÓN DE AUDITORÍA	46

1. INTRODUCCIÓN

Con fecha 31 de diciembre de 2004 entró en vigor la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (LSF) que tiene como objetivo no sólo la incorporación al derecho español de diversas directivas comunitarias que establecen un nuevo marco para este sector, sino también una completa reordenación del sector ferroviario estatal, sentando las bases que permiten una progresiva entrada de nuevos actores en este mercado.

Para alcanzar estos objetivos, la Ley regula la administración de las infraestructuras ferroviarias y encomienda ésta a la entidad pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe) que pasa a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) e integra, además, al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF). La nueva entidad pública empresarial podrá construir, de acuerdo con lo que determine el Ministerio de Fomento, las infraestructuras ferroviarias con cargo a sus propios recursos o a recursos ajenos, y administrará las infraestructuras de su titularidad y aquellas cuya administración se le encomiende mediante el oportuno convenio.

El Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, aprobó el Estatuto de la nueva entidad ADIF.

Asimismo, nace una nueva entidad pública empresarial denominada Renfe-Operadora como empresa prestadora del servicio de transporte ferroviario, cuyo cometido es, básicamente, ofrecer a los ciudadanos la prestación de todo tipo de servicios ferroviarios. Renfe-Operadora asume, en los plazos y en la forma que la ley prevé, los medios y activos que Renfe ha tenido afectos a la prestación de servicios ferroviarios.

Adicionalmente, el Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico creó, con fecha 31 de diciembre de 2013, la entidad pública empresarial ADIF - Alta Velocidad mediante la escisión de la rama de actividad de construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad de ADIF, y otras que se le atribuyan y estén encomendadas hasta la fecha de entrada en vigor de dicho Real Decreto-ley a ADIF, permaneciendo en esta última la actividad de construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias de la red convencional.

ADIF continuará asumiendo todas las atribuciones y encomiendas de construcción o administración de las infraestructuras ferroviarias cuya titularidad no sea atribuida al nuevo ente ADIF-Alta Velocidad, así como todas las funciones asignadas por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario en relación con estas mismas infraestructuras.

La segregación a efectos contables tuvo lugar el día 1 de enero de 2013.

A lo largo de sus más de diez años de vigencia, la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, experimentó numerosos retoques y modificaciones parciales con las que se pretendió dar respuesta a necesidades específicas surgidas en el sector ferroviario, dando lugar a sucesivas reformas de preceptos concretos de la ley que, por su importancia cuantitativa y cualitativa, amenazaban con debilitar la necesaria homogeneidad del régimen legal del transporte ferroviario.

En este sentido, por razones de certeza y claridad, se hizo necesaria la aprobación de una nueva ley, la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (LSF), que entró en vigor con fecha 1 de octubre de 2015, que sustituye íntegramente a la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, unificando y concentrando así en una única norma el régimen legal completo del modo de transporte por ferrocarril.

Mediante esta nueva Ley 38/2015, de 29 de septiembre, se mantienen un buen número de preceptos de la Ley precedente y se incorporan al ordenamiento español las nuevas normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, que unifica en un único texto las directivas integrantes del primer paquete ferroviario. Asimismo, las novedades que recoge la Directiva 2012/34/UE abarcan casi todos los ámbitos de la legislación ferroviaria, como son los relativos a la transparencia y sostenibilidad de la financiación de las infraestructuras ferroviarias y de la contabilidad de las empresas ferroviarias, la extensión del derecho de acceso de estas últimas a las infraestructuras de conexión con puertos e instalaciones de servicio, una nueva y más completa clasificación de los servicios relacionados con el ferrocarril, la obligación impuesta a los administradores de infraestructuras de adoptar programas de empresa que incluyan planes de inversión y financiación, el robustecimiento de la independencia y atribuciones de los organismos reguladores del mercado y el establecimiento de nuevas y más precisas reglas en la tarificación del acceso a la infraestructura ferroviaria (Preámbulo de la nueva Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario).

2. PROGRAMA DE ACTUACIÓN PLURIANUAL

En la Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 (PGE 2018 prorrogado para el ejercicio 2019) se aprueba el Programa de Actuación Plurianual (PAP) para ADIF.

En el Anexo I del presente Informe se incluyen las previsiones, la realización y las desviaciones del PAP de ADIF del ejercicio 2018 (prorrogado para el ejercicio 2019) con el desglose que figura en el Programa aprobado.

3. INFORMACIÓN SOBRE LA LIQUIDACIÓN DE LOS PRESUPUESTOS DE EXPLOTACIÓN Y DE CAPITAL

En la citada Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 (prorrogado para el ejercicio 2019) se aprueban los Presupuestos de Explotación y Capital de ADIF.

En el Anexo II del presente informe se incluye la liquidación de los Presupuestos de Explotación y Capital de ADIF, vigentes en el ejercicio 2018 (prorrogados en el ejercicio 2019). En concreto, se incluye información sobre los importes previstos, los realizados, las desviaciones absolutas, el porcentaje de lo realizado sobre lo previsto y las causas de las desviaciones.

4. INFORMACIÓN SOBRE SUBVENCIONES RECIBIDAS POR LA ENTIDAD

4.1 SUBVENCIONES ESTATALES

La Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 (prorrogados en el ejercicio 2019) consignó para el ejercicio 2018 una partida por valor de 204.550 miles de euros destinada a financiar las inversiones en la red de titularidad de ADIF (prorrogados en el ejercicio 2019).

4.2. SUBVENCIONES EUROPEAS

Las actuaciones ejecutadas por ADIF perciben ayudas comunitarias (Fondo de Cohesión, FEDER y Ayudas RTE/CEF) destinadas a cofinanciar estudios, proyectos y la construcción de la infraestructura propia de su actividad. Estas subvenciones tienen el carácter de subvenciones de capital.

En el ejercicio 2019 ADIF recibió el cobro de las siguientes subvenciones:

Importes en millones de euros				
FONDO EUROPEO	Período 2014-2020	Período 2007-2013	Período 2000-2006	TOTAL COBROS 2019
Fondo de Cohesión	0,0	0,0	0,0	0,0
FEDER Activos Propios	0,0	0,2	0,0	0,2
FEDER Activos C/P 07-10	0,0	0,5	0,0	0,5
RTE/CEF	3,3	0,0	0,0	3,3
TOTALES	3,3	0,7	0,0	4,0

4.2.1 Período 2014-2020

4.2.1.1. FEDER

Regulación

La normativa de referencia aplicable para este período de programación se define en:

- Reglamento (UE) N° 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de diciembre de 2013 por el que se establecen disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión, al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y por el que se establecen disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de

Cohesión y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y se deroga el Reglamento (CE) N° 1083/2006 del Consejo.

- Reglamento Delegado (UE) N° 480/2014 de la Comisión de 3 de marzo de 2014 que complementa el Reglamento (UE) N° 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión, al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y por el que se establecen disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca.

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) es designado Organismo Intermedio del FEDER según lo establecido en el Acuerdo del Director General de Fondos Comunitarios, de 17 de abril de 2017. ADIF manifiesta la aceptación de su designación con fecha 8 de mayo de 2017. ADIF, en su calidad de Organismo Intermedio, es el encargado de la gestión de las ayudas asignadas a las actuaciones de ADIF y ADIF Alta Velocidad.

El 27 de octubre de 2017, España solicitó a la Comisión la modificación del "Programa Operativo Crecimiento sostenible". Mediante la Decisión de Ejecución C (2017) 8950 de 19 de diciembre de 2017, se aprobó la modificación de dicho programa operativo, que paso a denominarse "Programa Operativo Plurirregional de España".

Ayudas Recibidas

A 31 de diciembre de 2019 la situación de las ayudas asignadas, concedidas y cobradas se detalla en la siguiente tabla:

(Importes en millones de Euros)				
FEDER	AYUDA ASIGNADA	AYUDA CONCEDIDA	COBROS 2018	COBROS ACUMULADOS
PROGRAMA OPERATIVO				
Plurirregional de España	349,7	55,0	0,0	11,5
TOTALES	349,7	55,0	0,0	11,5

4.2.1.2. CEF - Conecting Europe Facility (antes Ayudas RTE-T)

Regulación

La normativa de referencia aplicable para este período de programación se define en:

- Reglamento (UE) n° 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de diciembre de 2013 sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n° 661/2010/UE.

- Reglamento (UE) nº 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de diciembre de 2013 por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) nº 680/2007 y (CE) nº 67/2010.

Ayudas Recibidas

A 31 de diciembre de 2019 la situación de las ayudas concedidas y cobradas se detalla en la siguiente tabla:

Importes en millones de euros		
AYUDA CONCEDIDA	COBROS 2018	COBROS ACUMULADOS
111,1	3,3	23,0

4.2.1.3. Controles

Con independencia de los controles realizados por ADIF al actuar como organismo intermedio, durante el año 2019 los órganos de control externo efectuaron los siguientes controles:

- Control realizado por Ernst & Young (E&Y) para la DIRECCIÓN GENERAL DE FONDOS EUROPEOS perteneciente a la SECRETARÍA DE ESTADO DE PRESUPUESTOS Y GASTOS del MINISTERIO DE HACIENDA Y FUNCIÓN PÚBLICA, que tenía por objeto verificar la calidad de los sistemas de gestión y control adoptados por el organismo intermedio en las operaciones cofinanciadas por los programas operativos del FEDER en el período de programación 2014-2020.

Además, ADIF, como Organismo Intermedio, ha colaborado en las Auditorías de ADIF AV que se detallan a continuación:

- Informe de la Auditoría de Operaciones sobre la Operación Extrem_Faseo_14-20 (P.O. FEDER 2014-2020 PLURIRREGIONAL DE ESPAÑA). La Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), como autoridad de auditoría del Programa Operativo FEDER 2014-2020 PLURIRREGIONAL DE ESPAÑA, del Fondo FEDER a través de la Intervención Delegada en la INIA, como órgano de control de este Programa, ha realizado una auditoría sobre el gasto declarado a la Comisión fijado en el alcance de este informe, relativo a la operación Corredor Atlántico. FASEO de actuaciones procedentes del GP Extremadura (2007-2013). Línea de alta velocidad para tráfico mixto Madrid-Lisboa. Plataforma fase II y vía e instalaciones de protección civil y seguridad fase I. del Programa Operativo antes citado.
- Informe de la Auditoría de Operación sobre la Operación GRANADA_F3 (P.O. FEDER 2014-2020 PLURIRREGIONAL DE ESPAÑA). La Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), como autoridad de auditoría del Programa Operativo

Programa Operativo de FEDER 2014-2020 Plurirregional de España, del Fondo FEDER a través de la Intervención Delegada en ADIF, como órgano de control de este Programa, ha realizado una auditoría sobre el gasto declarado a la Comisión fijado en el alcance de este informe, relativo a la operación Granada_F3 - Nuevos tramos de la red ferroviaria de Andalucía para tráfico mixto. Tramo Antequera - Granada: Plataforma Fase III, Suministros, Montaje de vía, Electrificación e Instalaciones del Programa Operativo antes citado.

- Informe de la Auditoría de Operación sobre la Operación GRANADA_FASEO_14-20 (P.O. FEDER 2014-2020 PLURIRREGIONAL DE ESPAÑA). La Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), como autoridad de auditoría del Programa Operativo Programa Operativo de FEDER 2014-2020 Plurirregional de España, del Fondo FEDER a través de la Intervención Delegada en ADIF, como órgano de control de este Programa, ha realizado una auditoría sobre el gasto declarado a la Comisión fijado en el alcance de este informe, relativo a la operación FASEO DE ACTUACIONES PROCEDENTES DEL GP GRANADA F2 (2007-2013) AL PERÍODO 2014-2020 del Programa Operativo antes citado.
- Informe de la Auditoría de Operación sobre la Operación Monforte-Murcia_CV (P.O. FEDER 2014-2020 PLURIRREGIONAL DE ESPAÑA). La Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), como autoridad de auditoría del Programa Operativo Programa Operativo de FEDER 2014-2020 Plurirregional de España, del Fondo FEDER a través de la Intervención Delegada en la INIA, como órgano de control de este Programa, ha realizado una auditoría sobre el gasto declarado a la Comisión fijado en el alcance de este informe, relativo a la operación Corredor Mediterráneo. Tramo Monforte del Cid - Murcia. Ejecución y supervisión de suministros, montaje de vía y electrificación (Comunidad Valenciana) del Programa Operativo antes citado.
- Informe de la Auditoría de Operación sobre la Operación GALICIA_4_VIA-IZQ (P.O. FEDER 2014-2020 PLURIRREGIONAL DE ESPAÑA). La Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), como autoridad de auditoría del Programa Operativo Programa Operativo de FEDER 2014-2020 Plurirregional de España, del Fondo FEDER a través de la Intervención Delegada en ADIF, como órgano de control de este Programa, ha realizado una auditoría sobre el gasto declarado a la Comisión fijado en el alcance de este informe, relativo a la operación Red Básica. LAV Madrid-Galicia. Tramo Lubián - Orense. Subtramo Lubián - Taboada Fase I del Programa Operativo antes citado.
- Auditoría del Tribunal de Cuentas Europeo a la Solicitud de Reembolso nº 1 de la Acción 2014-ES-TM-0518-W Supply, electrical facilities and acoustic works on the Chamartín-Atocha-Torrejón de Velasco HSRL Section cofinanciada por CEF.
- Auditoría del Tribunal de Cuentas Europeos a la LAV Vitoria Bilbao San Sebastián (Flagship Projects).
- Auditoría del Tribunal de Cuentas Europeo sobre las medidas de lucha contra el fraude en el ámbito del gasto de las políticas de cohesión de la UE.

4.2.2. Marco comunitario 2007-2013

Regulación

La regulación general aprobada por la Comisión Europea para el período de programación 2007-2013 es el Reglamento del Consejo (CE) 1083/2006 que establece normas generales relativas al FEDER, al Fondo Social Europeo y al Fondo de Cohesión, Reglamento del Consejo (CE) 1084/2006 por el que se crea el Fondo de Cohesión y el Reglamento (CE) 1828/2006 de la Comisión por el que se fijan normas de desarrollo para el Reglamento (CE) nº 1083/2006 del Consejo y para las Ayudas RTE el Reglamento (CE) Nº 680/2007, la Decisión 661/2010/UE.

En el ámbito de la gestión, el 18 de junio de 2008 se firmó un acuerdo entre la Autoridad de Gestión Española de los Programas Operativos cofinanciados por los fondos FEDER y Cohesión y ADIF en el que de conformidad con el art.59.2 del Reglamento (CE) 1083/2006 se designa a esta última entidad como Órgano Intermedio en todos los Programas Operativos en los que participaba en aquel momento (Castilla y León, Castilla La Mancha, Comunidad Valenciana, Murcia y Fondo de Cohesión-FEDER). Posteriormente se han firmado adendas al mismo incorporando los P.O. Galicia y Fondo Tecnológico el 11 de marzo de 2010, P. O. Extremadura el 18 de julio de 2011 y P. O. Asturias el 13 de noviembre de 2013.

A la fecha actual, ADIF desempeña las funciones de Organismo Intermedio de todas las actuaciones en las que ADIF Alta Velocidad es beneficiario, en virtud de la encomienda de Gestión entre ADIF y ADIF Alta Velocidad.

El detalle de ayudas a 31 de diciembre de 2019 se detalla a continuación.

4.2.2.1. FEDER

En los programas operativos de intervención comunitaria FEDER, dentro del eje prioritario Transporte y Energía, la situación, a 31 de diciembre de 2019 de las ayudas concedidas y cobradas se detallan en los siguientes apartados:

- a) Actuaciones sobre activos de ancho convencional.

En el marco del Eje Prioritario de Transporte y Energía, el FEDER financia actuaciones en los programas operativos regionales de intervención comunitaria FEDER en el cuadro siguiente figuran las ayudas solicitadas, concedidas y los cobros recibidos.

Importes en Millones de Euros			
PROGRAMA OPERATIVO	AYUDA CONCEDIDA	COBROS 2018	COBROS ACUMULADOS
ASTURIAS CP 07-10	4,4	0,0	4,4
EXTREMADURA	0,3	0,01	0,3
EXTREMADURA CP 07-10	8,6	0,4	8,6
MURCIA	4,3	0,2	4,3
MURCIA CP 07-10	1,2	0,05	1,2
TOTALES	18,8	0,7	18,8

b) Actuaciones sobre activos de ancho métrico.

La financiación otorgada a la extinta entidad FEVE por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional deriva de la participación, dentro de los Programas Operativos Integrados 2007-2013 de Asturias y en el Programa Operativo de Asistencia Técnica. A partir del año 2013 con la entrada en vigor del Real Decreto 22/2012 sus actuaciones son asumidas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

En el cuadro siguiente figuran las ayudas solicitadas, concedidas y los cobros recibidos.

Importes en Millones de Euros			
PROGRAMA OPERATIVO	AYUDA CONCEDIDA	COBROS 2019	COBROS ACUMULADOS
ASTURIAS	12,94	12,94	12,94
ASISTENCIA TÉCNICA	0,04	0,04	0,04
TOTALES	12,98	12,98	12,98

4.2.2.2. Ayudas RTE-T

En el marco de las Ayudas Financieras a la Redes Transeuropeas de Transporte, en el cuadro siguiente figuran las ayudas solicitadas, concedidas y los cobros recibidos.

Importes en Millones de Euros			
AYUDAS RTE-T	AYUDA CONCEDIDA	COBROS 2019	COBROS ACUMULADOS
TOTALES	20,4	0,0	20,4

4.2.2.3. Controles

Sin controles.

4.2.3. Marco comunitario 2000-2006

4.2.3.1. Fondo de Cohesión

Regulación

El Reglamento (CE) 1164/94 del Consejo de la Unión Europea, de 16 de mayo de 1994, modificado por los Reglamentos (CE) 1264/99 y 1265/99, crea un Fondo de Cohesión para financiar proyectos que contribuyan a la realización de los objetivos fijados en el Tratado de la Unión, en los sectores del medio ambiente y de las redes transeuropeas de infraestructuras de transporte en los estados miembros que cumplan determinados requisitos, entre los que se encuentra España.

Ayudas recibidas

En el periodo de programación 2000-2006 se han concedido ayudas del Fondo de Cohesión para diferentes actuaciones. Conforme se indicó en el informe de gestión del

ejercicio 2018, se encuentra cobrada la totalidad de la ayuda concedida que asciende a 40,5 Millones de euros.

4.2.3.2. Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

El Reglamento (CE) 1260/1999 del Consejo de la Unión Europea, de 21 de junio de 1999, establece las disposiciones generales sobre los Fondos Estructurales.

Ayudas sobre actuaciones asignadas inicialmente a RENFE

La financiación otorgada a la extinta entidad Renfe por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional deriva de la participación, dentro de la Medida 6.3 Ferrocarriles, en los Programas Operativos Integrados 2000-2006 de las regiones de Andalucía, Asturias, Castilla y León, Extremadura, Galicia, Murcia y Comunidad Valenciana. A partir del año 2005 con la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario sus actuaciones son asumidas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Conforme se indicó en el informe de gestión del ejercicio 2018, se encuentra cobrada la totalidad de la ayuda concedida que asciende a 420,7 Millones de euros.

Ayudas sobre actuaciones afectadas por las líneas de alta velocidad

Conforme se indicó en el informe de gestión del ejercicio 2018, se encuentra cobrada la totalidad de la ayuda concedida que asciende a 4,3 Millones de euros.

Ayudas sobre actuaciones asignadas inicialmente a FEVE

La financiación otorgada a la extinta entidad FEVE por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional deriva de la participación, dentro de la Medida 6.3 Ferrocarriles, en los Programas Operativos Integrados 2000-2006 de las regiones de Asturias, Castilla y León, Galicia y Murcia. A partir del año 2013 con la entrada en vigor del Real Decreto 22/2012 sus actuaciones son asumidas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Conforme se indicó en el informe de gestión del ejercicio 2018, se encuentra cobrada la totalidad de la ayuda concedida que asciende a 68,1 Millones de euros.

4.2.3.3. Ayudas RTE

El Reglamento (CE) nº 2236/95 del Consejo de la Unión Europea, de 18 de septiembre, modificado por el Reglamento (CE) nº 1655/99 de 19 de julio del Parlamento Europeo y del Consejo, determina las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias para proyectos de interés común en el ámbito de las redes transeuropeas de infraestructuras de transporte, telecomunicaciones y energía.

Conforme se indicó en el informe de gestión del ejercicio 2018, se encuentra cobrada la totalidad de la ayuda concedida que asciende a 2,2 Millones de euros.

5. INFORMACIÓN REGIONALIZADA DE LAS ACTUACIONES DE INVERSIÓN

En el Anexo III se presenta la información regionalizada de las inversiones realizadas por ADIF durante 2019, desglosando el importe por provincias y en el Anexo IV se presenta la regionalización de las inversiones desglosada por proyectos.

6. INFORMACIÓN RELATIVA AL CUMPLIMIENTO LA LEY DE CONTRATOS DEL SECTOR PÚBLICO Y OTRA NORMATIVA EN MATERIA DE PROCEDIMIENTOS DE CONTRATACIÓN

A continuación, se incluye cuadro resumen con las licitaciones realizadas por ADIF en 2019:

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES			(Importes sin IVA en Millones Euros)	
Dirección	Nº Encargos Medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Licitaciones	Importe Total Licitado
Presidencia	2	0,84	43	3,09
Secretaría General	1	0,02	4	0,08
Dir.Gral. Financiera y de Control de Gestión	4	1,89	28	8,83
Dir.Gral. De Gestión de Personas	2	0,97	195	7,14
Dir.Gral. Planific. Estrategica y Proyectos	10	4,47	40	11,23
Dir. De Construcción	0	0,00	19	102,68
Dir.Gral. Conservación y Mantenimiento	64	67,79	715	1.712,31
Dir.Gral. Negocio y Op. Comerciales	37	4,58	1.012	109,97
Dir.Gral. Seguridad, Procesos y Sist. Corp	5	1,42	95	15,30
Dir.Gral. Circulación y Gestión de Capacidad	6	1,76	80	10,60
Totales	131	83,74	2.231	1.981,23

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES POR PROCEDIMIENTO		(Importes sin IVA en Millones Euros)	
Procedimiento / Criterio	Nº Expedientes	Importes	% Imp
Abierto	487	1.768,66	89,3%
• Abierto Criterio Precio	200	330,02	16,7%
• Abierto Criterios Múltiples	287	1.438,64	72,6%
Restringido	1	0,11	0,0%
• Restringido Criterios Múltiples	1	0,11	0,0%
Negociado	1.294	65,25	3,3%
• Con Publicidad	7	4,12	0,2%
• Sin Publicidad	1.287	61,13	3,1%
PedidoS contra Ac. Marco	318	63,47	3,2%
Total Licitado	2.100	1.897,49	95,8%
Encargos a Medios Propios	131	83,74	4,2%
TOTALES	2.231	1.981,23	100,0%

Tipo de Contrato	2.231	1.981,23	100,0%
• Obras	471	550,48	27,8%
• Servicios	1.448	1.064,56	53,7%
• Suministros	312	366,19	18,5%

Contrato Inversión / Explotación	2.231	1.981,23	100,0%
• Inversión	966	987,47	49,8%
• Explotación	1.263	993,76	50,2%

7. INFORMACIÓN SOBRE GARANTÍAS RECIBIDAS O CONCEDIDAS A OTRAS ENTIDADES DEL SECTOR PÚBLICO ESTATAL

Los avales concedidos por ADIF a otras entidades a 31 de diciembre de 2019 y 2018, así como los que a esas fechas se encontraban depositados en la Caja General de Depósitos se muestran en la siguiente tabla.

INFORMACIÓN SOBRE AVALES ENTREGADOS				
importe en miles €	31/12/2019		31/12/2018	
ORGANISMO RECEPTOR	Nº DE AVALES	IMPORTE AVALADO	Nº DE AVALES	IMPORTE AVALADO
CAJA GENERAL DE DEPÓSITOS	19	1.896	23	2.866
ADIF	69	6.480	70	10.724
TOTAL	88	8.376	93	13.590

GARANTÍAS ENTREGADAS A ENTIDADES DEL SECTOR PÚBLICO ESTATAL				
importe en miles €	31/12/2019		31/12/2018	
ORGANISMO RECEPTOR	Nº DE GARANTÍAS	IMPORTE GARANTIZADO	Nº DE GARANTÍAS	IMPORTE GARANTIZADO
CAJA GENERAL DE DEPÓSITOS				
ADIF	41	1.262	41	1.262
TOTAL	41	1.262	41	1.262

GARANTÍAS RECIBIDAS DE ENTIDADES DEL SECTOR PÚBLICO ESTATAL				
importe en miles €	31/12/2019		31/12/2018	
ORGANISMO RECEPTOR	Nº DE GARANTÍAS	IMPORTE GARANTIZADO	Nº DE GARANTÍAS	IMPORTE GARANTIZADO
CAJA GENERAL DE DEPÓSITOS	77	2.353	73	2.400
ADIF	51	1.354	41	1.124
TOTAL	128	3.707	114	3.524

La Dirección de la Entidad no espera que surjan pasivos exigibles de cuantía significativa, como consecuencia de las referidas garantías.

Adicionalmente, ADIF mantiene *comfort letter* a favor de diversas sociedades participadas en relación con las operaciones de financiación suscritas por aquellas mediante las cuales se compromete a realizar, en función de su participación en el capital social, las actuaciones pertinentes para que las entidades acreditantes obtengan garantías respecto al reembolso de las obligaciones contraídas.

ADIF ha evaluado este riesgo en un importe que ascendía a 31 de diciembre de 2019 a 6.616 miles de euros y a 25.877 miles de euros a 31 de diciembre de 2018.

8. INFORMACIÓN SOBRE PERSONAL

8.1. DESCRIPCIÓN DE LOS SISTEMAS EMPLEADOS PARA LA SELECCIÓN DEL PERSONAL

DESCRIPCIÓN DE LOS SISTEMAS EMPLEADOS PARA LA SELECCIÓN DEL PERSONAL	
Sistemas con convocatoria pública	Sistemas sin convocatoria pública
Convocatorias de ingreso publicadas según lo dispuesto en las autorizaciones de 18 de julio de 2017 y 5 de marzo de 2018 del Ministerio de Fomento, por el que se aprueba la Oferta de Empleo Público para los años 2017 y 2018, en aplicación a lo establecido en la Disposición Adicional décima quinta de la Ley 3/2017 de 27 de junio.	Artículo 55 de Ley 6/1997, de 14 de Abril de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (LOFAGE).

8.2. EVOLUCIÓN EN LOS TRES ÚLTIMOS EJERCICIOS DE LOS GASTOS DE PERSONAL, LA PLANTILLA MEDIA Y EL COSTE MEDIO DEL PERSONAL

CONCEPTO	Año 2017	Año 2018	Tasa de variación (2018/2017) x 100	Año 2019	Tasa de variación (2019/2018) x 100
(1) Gastos de Personal (miles €)	631.008	630.944	0,0	662.398	5,0
(2) Plantilla media total	12.233	12.011	-1,8	12.092	0,7
Hombres	10.578	10.352	-2,1	10.360	0,1
Temporales	4	203	4.975,0	373	83,7
Fijos.....	10.574	10.149	-4,0	9.987	-1,6
Mujeres	1.655	1.659	0,2	1.732	4,4
Temporales	5	85	1.600,0	131	54,1
Fijos	1.650	1.574	-4,6	1.601	1,7
(1)/(2) Coste medio de Personal	51,58	52,53	1,8	54,78	4,3

8.3. NORMAS O ACUERDOS DEL ÓRGANO DE GOBIERNO QUE DETERMINAN INCREMENTOS SALARIALES Y ORIGEN DE LAS MODIFICACIONES EN LOS SUELDOS Y SALARIOS RESPECTO AL EJERCICIO ANTERIOR

CONCEPTO	NORMA O ACUERDO DEL ÓRGANO DEL GOBIERNO QUE AUTORIZA EL INCREMENTO RETRIBUTIVO	IMPORTE (*)
Incremento retributivo general		14.985
(+) Altas		15.482
Temporales (**)		1.464
Fijos		14.018
(-) Bajas		-17.430
Temporales		-188
Fijos		-17.242
(+/-) Revisiones individuales		2.412
Con cambio de categoría		1.482
Sin cambio de categoría		930
(+/-) Otros (***)		16.005
= Variación del concepto de gastos de personal		31.454
COMENTARIOS:		
(*) en miles de euros		
(**) Incluye 469 trabajadores relevistas		
(***) Otros (Indemnizaciones, provisiones, etc...)		16.005
- Diferencial OGP (Formación, Seguros, Fondo Social y otros).		17.292
- Diferencial de provisión por obligaciones con el Personal.		679
- Incremento de gasto Seguro de Vida y Accidentes.		550
- Conflicto colectivo EBEP P. Estructura de Dirección.		2.732
- Abono RJ 2018 Estructura de Dirección.		846
- Provisión por Conflicto Colectivo RJ. Solicitud de pago a H.E.		10.286
- Provisión por Conflicto PE reconocimiento días antigüedad.		2.018
- Resto de diferencial OGPs.		181
- Ahorro Jubilación Parcial 50%.		-7.651
- Diferencial trabajadores 2018-2019.		-2.828
- Conflicto colectivo Reducción de jornada.		3.059
- Incremento Cuotas Seg Social e incremento Seg Social resto de pagos.		1.813
- Sucursal Arabia		2.647
- Incremento costes Horas Extraordinarias y Descansos no Disfrutados.		1.673

8.4. ALTAS

ALTAS	EFECTIVOS		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Mediante sistemas de selección con convocatoria pública (*).	396	102	498
Mediante sistemas de selección sin convocatoria pública (**)	210	116	326
Total altas del ejercicio	606	218	824
<p>(*) Oferta Empleo Público 2018-2019 (486), Oferta de Empleo Público Interministerial (12).</p> <p>(**) Incluye reingresos de excedencia forzosa (3), reingreso de excedencia por cuidados de hijos (13), agotamiento de I.T. (20), reingreso por fin de suspensión por sanción (1), reingreso I.P.T. (8), ingreso por Art. 55 de LOFAGE (3), Contratación Temporal (11) y Contratación Temporal relevista (267).</p>			

8.5. BAJAS E INDEMNIZACIONES

CONCEPTO	EFECTIVOS		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Nº de bajas en el ejercicio	766	167	933
con derecho a indemnización	10	2	12
sin derecho a indemnización (*)	756	165	921
<i>(*) Se incluyen: Contratos temporales relevistas (365: 338 fin de contrato y 27 dimisión expresa), Contratos temporales (13: 11 por fin de contrato y 2 por dimisión expresa), No superar el Periodo de Prueba (4: 3 relevistas y 1 temporal), fallecimiento (21), pase a IPT/ IPA (60), agotamiento I.T.(40), excedencias (34), suspensión por privación de libertad (1), jubilaciones (368), dimisión expresa (5), despido (1) y adscripción a ADIF AV(9).</i>			
CONCEPTO	VALOR		
Indemnizaciones fijadas judicialmente			
Número.....			
Importe (en miles de euros).....			
Indemnizaciones no fijadas judicialmente			
Número.....	10	2	12
Importe (en miles de euros).....	670,16	13,81	683,98
Importe medio de indemnización.....	67,02	6,91	57,00
Importe de la indemnización más alta.....	101,41	12,11	

8.6. OTRA INFORMACIÓN

CONCEPTO	VALOR
Sueldos y salarios / ingresos de explotación (70,73,75)	0,376
Ingresos de explotación (70,73,75) / Plantilla media x 100 (*)	109,07
Servicios de profesionales independientes (623) / Sueldos y salarios	0,003
Importe satisfecho a empresas de trabajo temporal (en miles de €)	-

(*) Para el cálculo se ha omitido el producto por 100

Por otra parte, en el Anexo IV se detalla la distribución regionalizada por comunidades autónomas y provincias del número medio de empleados durante 2019.

9. INFORMACIÓN SOBRE EL COMITÉ DE AUDITORÍA Y CONTROL

En el Anexo V se informa sobre el Comité de Auditoría y Control.

10. ANEXOS

- 10.1. Ejecución del Programa de Actuación Plurianual.
- 10.2. Liquidación de los Presupuestos.
- 10.3. Distribución regionalizada de las inversiones por provincias.
- 10.4. Distribución regionalizada de las inversiones por proyectos.
- 10.5. Distribución regionalizada del personal.
- 10.6. Información sobre el Comité de Auditoría.

10.1. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE ACTUACIÓN PLURIANUAL

(Datos en miles de euros incluido IVA)

CODIGO DE PROYECTO	DENOMINACION	PREVISION P.G.E. 2019	REALIZADO AÑO 2019	%
0017	ACCESO UIC AL PUERTO DE BARCELONA	0	91	100,00
0018	CORREDOR MEDITERRÁNEO	56.758	48.970	86,28
0019	CERCANÍAS ANCHO MÉTRICO	10.297	286	2,78
2010	EJE ATLÁNTICO (CORUÑA-SANTIAGO)	4.544	405	8,92
3001	CERCANÍAS CORNISA CANTÁBRICA	6.403	2.234	34,88
3007	CERCANÍAS DE MADRID	23.127	64.212	277,65
3008	CERCANÍAS DE ASTURIAS	11.232	14.930	132,92
3009	CERCANÍAS DE CANTABRIA	16.855	3.929	23,31
3012	INSTALACIÓN (BLAU) ILLESCAS-NAVALMORAL	9.780	14.843	151,77
3014	CERCANÍAS DE VALENCIA	19.815	17.712	89,39
3015	RENOVACIÓN Y MEJORA CAPACIDAD PALENCIA-SANTANDER	32.340	3.141	9,71
3017	ACCESO AL BAJO DE LA CABEZUELA	617	0	0,00
3019	MÉRIDA PUERTOLLANO	500	21.217	4.243,49
3021	SAGUNTO-TERUEL (APARTADEROS Y RENOVACIÓN DE VÍA)	51.500	36.356	70,59
4002	CERCANÍAS DE CATALUÑA	183.574	75.457	41,10
4014	ELECTRIFICACIÓN MEDINA-FUENTES DE OÑORO	31.580	27.765	87,92
4015	RENOVACIÓN Y MEJORA BOBADILLA-ALGECIRAS	31.813	19.101	60,04
4021	VARIANTE DE CAMARILLAS	17.722	1.731	9,77
4022	RENOVACIÓN INTEGRAL ÁVILA LÍNEA CONVENCIONAL	4.669	0	0,00
4031	INSTALACION TREN-TIERRA ZARAGOZA-CAMINREAL-TERUEL	668	92	13,71
4032	REHABILITACIÓN SEVILLA-HUELVA	1.498	736	49,10
4035	ADAPTACION TRAFICO INTERNACIONAL L/HUESCA-CANFRANC	15.859	1.609	10,14
4036	ADECUACIÓN ARANDA-BURGOS	1.265	10	0,77
4037	LÍNEA SEVILLA-CÁDIZ	13.642	11.187	82,00
4038	LÍNEA MADRID-JAÉN	6.364	4.491	70,56
4039	RENOVACIÓN Y VARIANTES EN LÍNEA MONFORTE-LUGO	2.653	3.780	142,48
4047	ESTUDIO PASO INFERIOR EN OZA DOS RÍOS	876	5	0,51
4055	CONEXIÓN ASTIGARRAGA-IRÚN	6.403	0	0,00
4056	RENOVACIÓN INTEGRAL PUERTO DE PAJARES	5.000	0	0,00
4057	RENOV.CASTEJÓN-LOGROÑO (V. Rincón de Soto)	1.000	135	13,50
4058	RENOVACIÓN LÍNEA A CORUÑA-FERROL	500	76	15,19
4059	ELECTRIFICACIÓN A 25.000 V MONFORTE-LUGO-OURENSE	1.000	1.260	126,02
4061	DUPLICACIÓN DE VÍA CULLERA-GANDÍA	150	281	187,42
4062	PASO A NIVEL DE O PORRIÑO	880	0	0,00
4063	ACTUACIONES EN ALMERÍA-GRANADA	625	873	139,62
4064	ESTUDIOS Y PROYECTOS TREN COSTA DEL SOL	6.000	0	0,00
4067	SUPERESTRUC.LANGREO-RENOV. GIJÓN-LAVIANA	2.745	0	0,00
4068	PROTECCIÓN DE PASOS ENTRE ANDENES	4.500	1.454	32,31
4069	RED ARTERIAL VALLADOLID. VARIANTE ESTE	18.000	-161	-0,89
4072	INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN SANTANDER	1.943	35	1,81
5100	ACTUACIONES EN INFRAESTRUCTURA	24.627	106.590	432,82
5110	ACTUACIONES EN ELECTRIFICACIÓN Y ENERGÍA	12.381	1.242	10,03
5120	ACTUACIONES EN INSTALACIONES DE SEGURIDAD	39.509	4.014	10,16
5130	ACTUACIONES EN TELECOMUNICACIONES Y ENERGÍA	5.892	2.002	33,98
5140	ACTUACIONES EN ESTACIONES	17.874	13.194	73,81
5142	ESTACIÓN DE ALMERÍA	1.573	276	17,52
5150	CERCANÍAS	1	3.655	100,00
5160	ACTUACIONES EN MERCANCÍAS	40.390	5.412	13,40
5170	PASOS A NIVEL	12.455	6.749	54,19
5180	ACTUACIONES EN OTROS ACTIVOS DE RED CONVENCIONAL	6.377	11.700	183,48
5190	INVERSIONES TRANSVERSALES	16.616	25.390	152,80

10.1. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE ACTUACIÓN PLURIANUAL

(Datos en miles de euros incluido IVA)

CODIGO DE PROYECTO	DENOMINACION	PREVISION P.G.E. 2019	REALIZADO AÑO 2019	%
5200	GESTIÓN DE RED E INNOVACIÓN	9.768	5.432	55,61
5210	RESTO ACTUACIONES E INCIDENCIAS	1.779	205	11,55
5220	OTRAS ACTUACIONES REALIZADAS POR ADIF-AV	1.175	974	82,86
5240	PROYECTOS EN FINALIZACIÓN	4.458	3.698	82,95
6070	RENOVACIONES Y MEJORAS DE LÍNEAS	18.975	24.036	126,67
9042	PROYECTO Y ESTUDIO PLATAFORMA JÚNDIZ	500	43	8,57
9053	ELECTRIFICACIÓN A 25.000 V VIGO-TUY	300	1.163	387,71
9054	RENOVACIÓN LÍNEA POLA DE LENA-CIUDADES ASTURIANAS	1.000	0	0,00
9057	PROYECTO DE LA PLATAFORMA LEZO PASAIA	300	0	0,00
9058	SUPR. P.N. L/M.-HENDAYA PK 618/880(S SEBASTIÁN)	1.000	0	0,00
9059	SUPR. P.N. L/M.-HENDAYA PK 601/185(ANOETA)	1.000	0	0,00
9060	SUPRES. PASO ENTRE ANDENES ARETA-LLODIO	1.147	623	54,32
9061	SUPR. P.N. L/SANTANDER-BASURTO PK 627/010(GUEÑES)	100	0	0,00
9062	SUPR. P.N. L/ARANGUREN-BALMASEDA PK 0/914 (ZALLA)	100	0	0,00
9063	SUPR. P.N. L/SANTANDER-BASURTO PK 634/647(GUEÑES)	100	0	0,00
9064	SUPR. P.N. L/SANTANDER-BASURTO PK 627/707(GUEÑES)	100	0	0,00
9065	SUPR. P.N. L/MATALLANA-BALMASEDA PK 283/124(ZALLA)	100	0	0,00
9066	SUPR. P.N. L/DESIERTO-SJ MUSKIZ PK 7/047(ORTUELLA)	100	0	0,00
9067	SUPR. P.N. L/DESIERTO-SJ MUSKIZ PK 4/300(TRAPAGARÁN)	100	0	0,00
9068	SUPR. 2 P.N. RAML/SANTANDER-BASURTO (ZORROTZA)	1.000	0	0,00
9069	SUPR. 6 P.N. RAML/ARANGUREN-BALMASEDA (VIZCAYA)	1.000	0	0,00
9070	SUPR. P.N. L/M.-HENDAYA PK 585/852 (ITSASONDO)	1.000	0	0,00
9072	P. VEHÍC. Y PEAT.MANZANOS L. MADRID-HENDAYA	100	0	0,00
9073	Paso entre andenes en la Estación de Amurrio	0	0	0,00
9074	PLAN SUPR. P.N. L/CASTEJÓN-BILBAO T. MIRANDA-AMURRIO	1.000	0	0,00
9075	Actuaciones en el Tramo Lezo-Rentería	1.369	0	0,00
9076	Variante ferroviaria Ordizia Beasain	450	0	0,00
9077	PASO ENTRE ANDENES EN LA ESTACIÓN DE URNIETA	2.560	768	30,01
9078	PLAYA VÍAS DE BASAURI. ESTACIÓN BIDEBIETA	100	0	0,00
9079	INTERCAMBIADOR FERROVIARIO DE URBINAGA (SESTAO)	500	34	6,77
9081	SUPRESIÓN PASO A NIVEL (SPN) CALZADA EN BALMASEDA	420	0	0,00
9082	ELECTRIFICACIÓN FERROCARRIL ARANGUREN-KARRANTZA	800	0	0,00
9083	INTERCAMBIADOR RIBERAS LOIOLA (SAN SEBASTIÁN)	400	0	0,00
9084	PASARELA PEATONAL ESTACIÓN VALDEPEÑAS	500	0	0,00
9085	INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LOGROÑO	1.000	0	0,00
9087	ADAPTACIÓN ESTACIÓN PASAIA	300	0	0,00
9089	PROY. PLAYA DE VÍAS DE IRÚN.NUEVA ÁREA ACTIVIDADES	750	0	0,00
9090	INTEGRACIÓN FERROCARRIL EN CIUDAD MADRID DELICIAS	10.000	0	0,00
9091	PROYECTO PLATAFORMA INTERMODAL JÚNDIZ	150	0	0,00
9092	URBANIZACIÓN PLAZA PAISOS CATALANS-ESTACIÓN SANTS	10.000	0	0,00
9093	CONEXIÓN ENTRE SANTA JUSTA Y AEROPUERTO DE SEVILLA	5.000	0	0,00
9094	ADAPTACIÓN ANCHO UIC EXTERIOR RECINTO PORTUARIO	171	0	0,00
TOTAL ADIF CONVENCIONAL		863.064	595.442	68,99
4011	CONVENIO CATALUÑA (JUNIO 2007)	0	0	
4012	CONVENIO CATALUÑA (OCTUBRE 2008)	0	845	
9000	ACUERDO BILATERAL DE CATALUÑA	0	38	
9004	INVERSIONES FINANCIADAS POR TERRENOS	0	864	

Adicionalmente a estas Inversiones, durante el ejercicio 2019 se han registrado variaciones en el patrimonio de ADIF en los activos que se indican a continuación:

- Activos procedentes de SEITSA (Convenios Cataluña)	5.467
- Inversiones Financieras	-165
- Préstamos participativos a Sociedades de Integración	16.484

10.2. EJECUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS

PRESUPUESTO DE EXPLOTACIÓN: "CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS"	PRESUPUESTO AÑO 2019 *	REALIZADO **	DESVIACIÓN ***	% ****	CAUSA DESVIACIÓN
A) OPERACIONES CONTINUADAS					
1. IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS	678.147	666.334	-11.813	98,3%	La desviación es debida a que el Presupuesto 2019 recoge la actualización de tarifas prevista, y que no se ha producido. Al no aprobarse el PGE 2019, se han mantenido las tarifas del año anterior aprobadas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018.
a) Ventas	678.147	666.334	-11.813	98,3%	
b) Prestaciones de servicios					
2.- VARIACIÓN DE EXISTENCIAS DE PRODUCTOS TERMINADOS Y EN CURSO DE FABRICACIÓN					
3.- TRABAJOS REALIZADOS POR LA EMPRESA PARA SU INMOVILIZADO	28.915	19.065	-9.850	65,9%	
4.- APROVISIONAMIENTOS	-90.613	-70.294	20.319	77,6%	
a) Consumo de mercaderías	0	0			
b) Consumo de materias primas y otras materias consumibles	-90.325	-69.285	21.040	76,7%	La desviación es debida a un menor consumo de materiales para las actividades de mantenimiento de la infraestructura por importe de 8 Millones € y por un menor coste del combustible de 12 Millones € derivado de una reducción en precio del 24% sobre el previsto.
c) Trabajos realizados por otras empresas	0	0			
d) Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos.	-288	-1.009	-721	350,3%	

10.2. EJECUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS

PRESUPUESTO DE EXPLOTACIÓN: "CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS"	PRESUPUESTO AÑO 2019 *	REALIZADO **	DESVIACIÓN ***	% ****	CAUSA DESVIACIÓN
5.- OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	643.659	633.421	-10.238	98,4%	
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	620.759	633.498	12.739	102,1%	
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	22.900	-77	-22.977	-0,3%	No se recibe la subvención para compensar el canon de mercancías que estaba prevista en el PGE 2019.
- De la Administración General del Estado	22.900	0	-22.900	0,0%	
- De los Organismos Autónomos de la Administración General del Estado.		0			
- De otros del sector público estatal de carácter administrativo		0			
- Del sector público estatal de carácter empresarial o fundacional		0			
- De la Unión Europea		0			
- De otros		-77	-77		
c) Imputación de subvenciones de explotación		0			
6. - GASTOS DE PERSONAL	-666.204	-662.398	3.806	99,4%	
a) Sueldos y salarios	-489.492	-475.431	14.061	97,1%	La desviación se produce por el retraso en la incorporación de la oferta de empleo público prevista.
b) Indemnizaciones	-4.377	-20.705	-16.328	473,0%	La desviación se deriva fundamentalmente de la aplicación de las resoluciones relativas a reducción de jornada y estatuto básico del empleado público.
c) Seguridad social a cargo de la empresa	-156.062	-151.208	4.854	96,9%	La desviación se produce por el retraso en la incorporación de la oferta de empleo público prevista.
d) Otros	-16.273	-15.054	1.219	92,5%	

10.2. EJECUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS

PRESUPUESTO DE EXPLOTACIÓN: "CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS"	PRESUPUESTO AÑO 2019 *	REALIZADO **	DESVIACIÓN ***	% ****	CAUSA DESVIACIÓN
7.- OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-651.092	-619.468	31.624	95,1%	
a) Servicios exteriores	-637.424	-608.182	29.242	95,4%	La variación más significativa se produce por el menor gasto en actuaciones por cuenta de terceros en relación a las previstas en presupuesto por importe de 9,9 Millones €. Además, señalar que se ha producido un menor gasto en energía eléctrica UDT por importe de 4,6 Millones €.
b) Tributos	-13.668	-13.235	433	96,8%	
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones de operaciones comerciales.		1.949	1.949		
d) Otros gastos de gestión corriente		0			
8.- AMORTIZACIÓN DEL INMOVILIZADO	-390.548	-404.105	-13.557	103,5%	La puesta en explotación de la nueva variante de conexión del Corredor Mediterráneo con la línea de AV Madrid - Barcelona - frontera francesa ha dejado no operativa la anterior conexión convencional con el consiguiente impacto en amortizaciones.
9.- IMPUTACIÓN DE SUBVENCIONES DE INMOVILIZADO FINANCIERO Y OTRAS	329.283	353.913	24.630	107,5%	
10.- EXCESO DE PROVISIONES		1.402	1.402		
11.- DETERIORO Y RESULTADO POR ENAJENACIONES DE INMOVILIZADO	15.000	-2.172	-17.172	-14,5%	
a) Deterioros y pérdidas		0	0		
b) Resultados por enajenaciones y otras	15.000	-2.712	-17.172	14,5%	

10.2. EJECUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS

PRESUPUESTO DE EXPLOTACIÓN: "CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS"	PRESUPUESTO AÑO 2019 *	REALIZADO **	DESVIACIÓN ***	% ****	CAUSA DESVIACIÓN
12.- DIFERENCIA NEGATIVA DE COMBINACIONES DE NEGOCIOS		0			
13.- SUBVENCIONES CONCEDIDAS Y TRANSFERENCIAS REALIZADAS POR LA ENTIDAD		0			
- Al sector público estatal de carácter administrativo		0			
- Al sector público estatal de carácter empresarial o fundacional		0			
- A otros					
14.- OTROS RESULTADOS					
A.1) RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+2+3+4+5+6+7+8+9+10+11+12+13+14+15+16)	-103.453	-84.302	19.151	81,5%	
17.- INGRESOS FINANCIEROS	2.935	7.198	4.263	245,2%	Originado principalmente por el reparto de dividendos de las empresas Ineco y Terralbina.
a) De participaciones en instrm patrimonio		4.378	4.378		
a.1) En empresas del grupo y asociadas		4.369	4.369		
a.2) En terceros		9	9		
b) De valores negociables y otros inst financieros	2.935	2.820	-115	96,1%	
b.1) En empresas del grupo y asociadas		0			
b.2) En terceros	2.935	2.820	-115	96,1%	
18.- GASTOS FINANCIEROS	-14.903	-5.536	9.367	37,1%	
a) por deudas con empresas del grupo y asociadas		0			
b) Por deudas con terceros	-14.903	-4.430	10.473	29,7%	
c) por actualización de provisiones		-1.106	-1.106		
19.- VARIACIÓN DEL VALOR RAZONABLE DE INSTRUMENTOS FINANCIEROS	-236	-423	-187	179,2%	
a) Cartera de negocio y otros	-236	-423	-187	179,2%	
b) Imputación al resultado del ejercicio por activos financieros disponibles para la venta.					

10.2. EJECUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS

PRESUPUESTO DE EXPLOTACIÓN: "CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS"	PRESUPUESTO AÑO 2019 *	REALIZADO **	DESVIACIÓN ***	% ****	CAUSA DESVIACIÓN
20.- DIFERENCIAS DE CAMBIO		80	80		
21.- DETERIORO Y RESULTADOS POR ENAJENACIONES DE INSTRUMENTOS FINANCIEROS	-1.000	-520	480	52,0%	Derivado del impacto de las Sociedades de Integración.
a) Deterioro y pérdidas	-1.000	-629	371	62,9%	
b) Resultado por enajenaciones y otras		109	109		
22.- IMPUTACIÓN DE SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS DE CARÁCTER FINANCIERO					
23.- INCORPORACIÓN AL ACTIVO DE GASTOS FINANCIEROS					
A.2) RESULTADO FINANCIERO (17+18+19+20+21+22+23)	-13.204	799	14.003	-6,1%	
A.3) RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1 + A.2+24+25+26)	-116.657	-83.503	33.154	71,6%	
27.- IMPUESTO SOBRE BENEFICIOS		586	586		
A.4) RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS (A.3+27)	-116.657	-82.917	33.740	71,1%	
B) OPERACIONES INTERRUMPIDAS					
28. RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS NETOS DE IMPUESTOS					
A.5) RESULTADO DEL EJERCICIO (A.4+28) (29+A.6)	-116.657	-82.917	33.740	71,1%	
<p>* Datos del proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2019. ** Datos de la cuenta de pérdidas y ganancias formulada del ejercicio 2019. *** Calculado realizado menos presupuesto. **** Porcentaje del realizado sobre el presupuesto.</p>					

10.2. EJECUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS

PRESUPUESTO DE CAPITAL: "ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO"	PRESUPUESTO AÑO 2019 *	REALIZADO **	DESVIACIÓN ***	% ****	CAUSA DESVIACIÓN
A) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN					
1.- RESULTADO DEL EJERCICIO ANTES DE IMPUESTOS	-116.657	-83.503	33.154	71,6%	
2.- AJUSTES AL RESULTADO	28.554	73.566	45.012	257,6%	
a) Amortización del inmovilizado (+)	390.548	404.105	13.557	103,5%	La puesta en explotación de la nueva variante de conexión del Corredor Mediterráneo con la línea de AV Madrid - Barcelona - frontera francesa ha dejado no operativa la anterior conexión convencional con el consiguiente impacto en amortizaciones.
b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	-1.000	-310	690	31,0%	
c) Variación de provisiones (+/-)	0	42.004	42.004		
d) Imputación de subvenciones (-)	-329.283	-353.913	-24.630	107,5%	
e) Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (+/-)	-15.000	2.172	17.172	-14,5%	
f) Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros (+/-)	0	-110	-110		
g) Ingresos financieros (-)	-2.935	-7.198	-4.263	245,2%	Originado principalmente por el reparto de dividendos de las empresas Ineco y Terralbina.
h) Gastos financieros (+)	14.903	5.536	-9.367	37,1%	
i) Diferencias de cambio (+/-)	0	-80	-80		
j) Variación de valor razonable en instrumentos financieros (+/-)	236	423	187	179,2%	
k) Otros ingresos y gastos (-/+)	-28.915	-19.063	9.852	65,9%	
l) Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia -neto de dividendos- (-/+)	0				
3.- CAMBIOS EN EL CAPITAL CORRIENTE	72.643	-57.269	-129.912	-78,8%	
a) Existencias (+/-)	0	-13.478	-13.478		
b) Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	-130.935	-33.520	97.415	25,6%	
c) Otros activos corrientes (+/-)	0	0	0		
d) Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	149.229	2.915	-146.314	2,0%	
e) Otros pasivos corrientes (+/-)	-13.893	-8.350	5.543	60,1%	
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	68.242	-4.836	-73.078	-7,1%	

10.2. EJECUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS

PRESUPUESTO DE CAPITAL: "ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO"	PRESUPUESTO AÑO 2019 *	REALIZADO **	DESVIACIÓN ***	% ****	CAUSA DESVIACIÓN
4.- OTROS FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN	-12.204	-3.822	8.382	31,3%	
a) Pagos de intereses (-)	-15.139	-7.143	7.996	47,2%	
b) Cobros de dividendos (+)	0	4.378	4.378		
c) Cobros de intereses (+)	2.935	41	-2.894	1,4%	
d) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-)	0	0	0		
e) Otros pagos (cobros) (-/+)	0	-1.098	-1.098		
5.- FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (+/-1+/-2+/-3+/-4)	-27.663	-71.028	-43.365	256,8%	
B) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN					
6. PAGOS POR INVERSIONES (-)	-2.279.005	-430.541	1.848.464	18,9%	
a) Empresas del grupo y asociadas	0		0		
b) Inmovilizado intangible	-4.759		4.759	0,0%	Principalmente por la ralentización en la ejecución de la inversión y por las cuotas de IVA soportado. El presupuesto contempla las inversiones con IVA, incrementando en este importe la cifra de la rúbrica 9.e) Subvenciones, Donaciones y Legados. El realizado no incluye IVA.
c) Inmovilizado material, intangible e inmobiliario	-2.236.020	-414.043	1.821.977	18,5%	
d) Inversiones inmobiliarias	-3.248		3.248	0,0%	
e) Otros activos financieros	-34.978	-16.498	18.480	47,2%	
f) Activos no corrientes mantenidos para venta					
g) Otros activos	0				
h) Unidad de negocio	0				

10.2. EJECUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS

PRESUPUESTO DE CAPITAL: "ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO"	PRESUPUESTO AÑO 2019 *	REALIZADO **	DESVIACIÓN ***	% ****	CAUSA DESVIACIÓN
7. COBROS POR DESINVERSIONES (+)	0	0	0		
a) Empresas del grupo y asociadas	0		0		
b) Inmovilizado intangible	0				
c) Inmovilizado material	0				
d) Inversiones inmobiliarias	0		0		
e) Otros activos financieros	0				
f) Activos no corrientes mantenidos para venta	0				
g) Otros activos	0				
h) Unidad de negocio					
8. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	-2.279.005	-430.541	1.848.464	18,9%	
C) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN					
9. COBROS Y PAGOS POR INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO	2.191.473	738.577	-1.452.896	33,7%	
a) Emisión de instrumentos de patrimonio (+)	1.832.488	353.324	-1.479.164	19,3%	
- De la Administración General del Estado	1.832.488	353.324	-1.479.164	19,3%	Se presupuestaron aportaciones necesarias para la inversión prevista pero se han aprobado las aportaciones del presupuesto prorrogado (2018-P).
- De los Organismos Autónomos de la Administración General del Estado					
- De otros del sector público estatal de carácter administrativo					
- Del sector público estatal de carácter empresarial o fundacional					
- De la Unión Europea					
- De otros					
b) Amortización de instrumentos de patrimonio (-)					
c) Adquisición de instrumentos de patrimonio propio y de la sociedad dominante (-)					
d) Enajenación de instrumentos de patrimonio propio y de la sociedad dominante (+)					

10.2. EJECUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS

PRESUPUESTO DE CAPITAL: "ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO"	PRESUPUESTO AÑO 2019 *	REALIZADO **	DESVIACIÓN ***	% ****	CAUSA DESVIACIÓN
e) Subvenciones, donaciones y legados recibidos (+)	358.985	385.253	26.268	107,3%	
- De la Administración General del Estado	137.253	365.433	228.180	266,2%	El importe percibido en 2019 es superior al previsto en la medida en la que en enero 2019 se han cobrado 308 millones correspondientes al ejercicio 2018.
- De los Organismos Autónomos de la Administración General del Estado					
- De otros del sector público estatal de carácter administrativo					
- Del sector público estatal de carácter empresarial o fundacional	39.108	14.089	-25.019	36,0%	
- De la Unión Europea	20.000	5.731	-14.269	28,7%	El importe presupuestado recoge las cifras de cobros de la Unión europea incluyendo por tanto cifras previstas de cobros materializadas como subvenciones de capital (patrimonio neto) como el presupuesto de cobros de la Unión Europea que se registran en el realizado como otras deudas (deudas transformables en subvenciones).
- De otros	162.624		-162.624	0,0%	El presupuesto recoge el IVA de las inversiones que también se incluye en la rúbrica 6.Pagos por inversiones.
f) Otras aportaciones de socios (+)					
- De la Administración General del Estado					
- De los Organismos Autónomos de la Administración General del Estado					
- De otros del sector público estatal de carácter administrativo					
- Del sector público estatal de carácter empresarial o fundacional					
- De la Unión Europea					
- De otros					
g) Adquisición de participaciones de socios externos (-)					
h) Venta de participaciones a socios externos (+)					
10. COBROS Y PAGOS POR INSTRUMENTOS DE PASIVO FINANCIERO	-45.324	-62.977	-17.653	138,9%	
a) Emisión	0	804	804		
1.Obligaciones y otros valores negociables (+)					
2.Deudas con entidades de crédito (+)			0		
3.Deudas con empresas del grupo y asociadas (+)			0		

10.2. EJECUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS

PRESUPUESTO DE CAPITAL: "ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO"	PRESUPUESTO AÑO 2019 *	REALIZADO **	DESVIACIÓN ***	% ****	CAUSA DESVIACIÓN
4. Deudas transformables en subvenciones, donaciones y legados (+)			0		
- De la Administración General del Estado			0		
- De los Organismos Autónomos de la Administración General del Estado					
- De otros del sector público estatal de carácter administrativo					
- Del sector público estatal de carácter empresarial o fundacional					
- De la Unión Europea					
- De otros			0		
5. Préstamos procedentes del sector público (+)					
- De la Administración General del Estado					
- De los Organismos Autónomos de la Administración General del Estado					
- De otros del sector público estatal de carácter administrativo					
- Del sector público estatal de carácter empresarial o fundacional					
- De la Unión Europea					
- De otros					
6. Otras deudas (+)		804	804		
b) Devolución y amortización de	-45.324	-63.781	-18.457	140,7%	
1. Obligaciones y otros valores negociables (-)					
2. Deudas con entidades de crédito (-)	-45.324	-45.324	0	100,0%	
3. Deudas con empresas del grupo y asociadas (-)					
4. Otras deudas (-)		-18.457	-18.457		

10.2. EJECUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS

PRESUPUESTO DE CAPITAL: "ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO"	PRESUPUESTO AÑO 2019 *	REALIZADO **	DESVIACIÓN ***	% ****	CAUSA DESVIACIÓN
11. PAGOS POR DIVIDENDOS Y REMUNERACIONES DE OTROS INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO					
a) Dividendos (-)					
- A la Administración General del Estado					
- A Organismos Autónomos de la Administración General del Estado					
- A otros del sector público estatal de carácter administrativo					
- Al sector público estatal de carácter empresarial o fundacional					
- A otros					
b) Remuneración de otros instrumentos de patrimonio (-)					
12. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (+-9+-10-11)	2.146.149	675.600	-1.470.549	31,5%	
D) EFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO					
E) AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (+-5+-8+-12-D)	-160.519	174.031	334.550	-108,4%	
EFECTIVO O EQUIVALENTES AL COMIENZO DEL EJERCICIO	235.519	416.910	181.391	177,0%	
EFECTIVO O EQUIVALENTES AL FINAL DEL EJERCICIO	75.000	590.941	515.941	787,9%	

* Datos del proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2019.

** Datos de la cuenta de pérdidas y ganancias formulada del ejercicio 2019.

*** Calculado realizado menos presupuesto.

**** Porcentaje del realizado sobre el presupuesto.

10.3 DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA DE LAS INVERSIONES POR PROVINCIAS

COMUNIDADES AUTONOMAS PROVINCIAS	PREVISION PGE 2019	REALIZADO 2019	PORCENTAJE REALIZADO %
miles de € IVA incluido			
Almería	2.250	402	17,86
Cádiz	34.034	19.551	57,45
Córdoba	4.007	958	23,91
Granada	3.674	1.492	40,61
Huelva	10.845	948	8,74
Jaén	10.917	5.253	48,12
Málaga	11.671	26.672	228,54
Sevilla	39.925	26.948	67,50
ANDALUCÍA	117.323	82.224	70,08
Huesca	17.805	2.201	12,36
Teruel	28.107	7.087	25,21
Zaragoza	22.809	22.611	99,13
ARAGON	68.721	31.899	46,42
ASTURIAS	32.247	18.847	58,45
Badajoz	2.952	27.077	917,25
Cáceres	3.119	3.577	114,69
EXTREMADURA	6.071	30.654	504,93
CANTABRIA	68.750	7.827	11,38
Barcelona	182.334	72.005	39,49
Gerona	29.511	19.062	64,59
Lérida	2.789	4.119	147,69
Tarragona	42.378	34.467	81,33
CATALUÑA	257.012	129.653	50,45
Ávila	6.838	1.803	26,37
Burgos	3.837	12.043	313,86
León	6.915	2.755	39,84
Palencia	3.050	518	16,98
Salamanca	35.447	30.468	85,95
Segovia	372	3	0,78
Soria	1.432	155	10,82
Valladolid	20.380	16.236	79,67
Zamora	476	471	99,02
CASTILLA Y LEÓN	78.747	64.452	81,85
Albacete	10.250	2.794	27,26
Ciudad Real	3.381	4.398	130,08
Cuenca	1.204	0	0,01
Guadalajara	1.518	523	34,44
Toledo	14.285	21.366	149,57
CASTILLA -LA MANCHA	30.638	29.081	94,92
La Coruña	8.728	1.137	13,03
Lugo	7.706	6.640	86,17
Orense	2.802	2.884	102,92
Pontevedra	8.510	3.365	39,54
GALICIA	27.746	14.026	50,55
LA RIOJA	6.553	3.056	46,64
MADRID	51.874	71.462	137,76
MURCIA	13.839	1.366	9,87
NAVARRA	1.016	3.737	367,77
Alicante	2.305	947	41,07
Castellón	11.555	5.080	43,96
Valencia	34.217	27.525	80,44
VALENCIA	48.077	33.551	69,79
Álava	6.252	653	10,44
Guipúzcoa	22.739	4.400	19,35
Vizcaya	11.053	3.780	34,20
PAÍS VASCO	40.044	8.833	22,06
TOTAL REGIONALIZADO	848.658	530.669	62,53
NO REGIONALIZADO	14.406	64.773	449,62
TOTAL ADIF CONVENCIONAL	863.064	595.442	68,99

10.4 DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA DE LAS INVERSIONES POR PROYECTOS

(Datos económicos en miles de € IVA incluido).

CÓDIGO DE PROYECTO	DENOMINACIÓN DEL PROYECTO	IND. REG.	CÓD	COMUNIDAD AUTÓNOMA	CÓD	PROVINCIA	PPTO 2019 P.G.E	INVERSION REALIZADA 2019
0017	ACCESO UIC AL PUERTO DE BARCELONA	U					0	91
			09	CATALUÑA	08	BARCELONA	0	91
0018	CORREDOR MEDITERRÁNEO	P					56.758	48.970
			09	CATALUÑA	08	BARCELONA	42.526	19.894
			09	CATALUÑA	43	TARRAGONA	11.512	26.983
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	12	CASTELLÓN	382	693
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	46	VALENCIA	2.338	1.400
0019	CERCANÍAS ANCHO MÉTRICO	P					10.297	286
			03	ASTURIAS	33	ASTURIAS	828	27
			06	CANTABRIA	39	CANTABRIA	3.671	12
			07	CASTILLA Y LEÓN	09	BURGOS	0	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	24	LEÓN	1.729	6
			12	GALICIA	15	LA CORUÑA	387	0
			12	GALICIA	27	LUGO	1.292	16
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	1.931	225
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	459	0
2010	EJE ATLÁNTICO (CORUÑA-SANTIAGO)	P					4.544	405
			12	GALICIA	15	LA CORUÑA	4.544	405
			12	GALICIA	36	PONTEVEDRA		0
3001	CERCANÍAS CORNISA CANTÁBRICA	P					6.403	2.234
			03	ASTURIAS	33	ASTURIAS	3.000	1.563
			06	CANTABRIA	39	CANTABRIA	3.403	671
3007	CERCANÍAS DE MADRID	U					23.127	64.212
			13	MADRID	28	MADRID	23.127	64.212
3008	CERCANÍAS DE ASTURIAS	U					11.232	14.930
			03	ASTURIAS	33	ASTURIAS	11.232	14.861
			12	GALICIA	15	LA CORUÑA	0	69
3009	CERCANÍAS DE CANTABRIA	U					16.855	3.929
			06	CANTABRIA	39	CANTABRIA	16.855	3.929
3012	INSTALACIÓN (BLAU) ILLESCAS-NAVALMORAL	P					9.780	14.843
			08	CASTILLA LA MANCHA	45	TOLEDO	7.767	10.113
			11	EXTREMADURA	10	CÁCERES	1.557	3.193
			13	MADRID	28	MADRID	456	1.537
3014	CERCANÍAS DE VALENCIA	P					19.815	17.712
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	03	ALICANTE	0	899
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	12	CASTELLÓN	956	0
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	46	VALENCIA	18.859	16.193
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	0	620
3015	RENOVACIÓN Y MEJORA CAPACIDAD PALENCIA-SANTANDER	P					32.340	3.141
			06	CANTABRIA	39	CANTABRIA	32.340	2.730
			07	CASTILLA Y LEÓN	34	PALENCIA	0	411
3017	ACCESO AL BAJO DE LA CABEZUELA	U					617	0
			01	ANDALUCÍA	11	CÁDIZ	617	0
3019	MÉRIDA-PUERTOLLANO	P					500	21.217
			08	CASTILLA LA MANCHA	13	CIUDAD REAL	145	3.750
			11	EXTREMADURA	06	BADAJOS	355	11.528
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	0	5.940
3021	SAGUNTO-TERUEL (APARTADEROS Y RENOVACIÓN DE VÍA)	P					51.500	36.356
			02	ARAGÓN	44	TERUEL	26.305	6.966
			02	ARAGÓN	50	ZARAGOZA	15.099	21.658
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	12	CASTELLÓN	8.397	4.315
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	46	VALENCIA	1.699	3.417
4002	CERCANÍAS DE CATALUÑA	P					183.574	75.457
			02	ARAGÓN	22	HUESCA		23
			09	CATALUÑA	08	BARCELONA	125.686	49.015
			09	CATALUÑA	17	GERONA	28.026	15.921
			09	CATALUÑA	25	LÉRIDA	1.862	4.096
			09	CATALUÑA	43	TARRAGONA	27.892	5.751
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	108	651
4014	ELECTRIFICACIÓN MEDINA-FUENTES DE OÑORO	P					31.580	27.765
			07	CASTILLA Y LEÓN	37	SALAMANCA	31.580	27.765
4015	RENOVACIÓN Y MEJORA BOBADILLA-ALGECIRAS	P					31.813	19.101
			01	ANDALUCÍA	11	CÁDIZ	28.545	18.322
			01	ANDALUCÍA	29	MÁLAGA	3.268	779

10.4. DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA DE LAS INVERSIONES POR PROYECTOS

(Datos económicos en miles de € IVA incluido).

CÓDIGO DE PROYECTO	DENOMINACIÓN DEL PROYECTO	IND. REG.	CÓD	COMUNIDAD AUTÓNOMA	CÓD	PROVINCIA	PPTO 2019 P.G.E	INVERSION REALIZADA 2019
4021	VARIANTE DE CAMARILLAS	P					17.722	1.731
			08	CASTILLA LA MANCHA	02	ALBACETE	8.861	1.098
			14	MURCIA	30	MURCIA	8.861	633
4022	RENOVACIÓN INTEGRAL ÁVILA LÍNEA CONVENCIONAL	U					4.669	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	05	ÁVILA	4.669	0
4031	INSTALACION TREN-TIERRA ZARAGOZA-CAMINREAL-TERUEL	P					668	92
			02	ARAGÓN	44	TERUEL	668	26
			02	ARAGÓN	50	ZARAGOZA	0	66
4032	REHABILITACIÓN SEVILLA-HUELVA	P					1.498	736
			01	ANDALUCÍA	21	huelva	276	43
			01	ANDALUCÍA	41	SEVILLA	1.222	692
4035	ADAPTACION TRAFICO INTERNACIONAL L/HUESCA-CANFRANC	U					15.859	1.609
			02	ARAGÓN	22	HUESCA	15.859	1.607
			02	ARAGÓN	50	ZARAGOZA	0	2
4036	ADECUACIÓN ARANDA-BURGOS	U					1.265	10
			07	CASTILLA Y LEÓN	09	BURGOS	1.265	10
4037	LÍNEA SEVILLA-CÁDIZ	P					13.642	11.187
			01	ANDALUCÍA	11	CÁDIZ	3.928	549
			01	ANDALUCÍA	41	SEVILLA	9.714	10.638
4038	LÍNEA MADRID-JAÉN	P					6.364	4.491
			01	ANDALUCÍA	23	JAÉN	6.364	4.445
			08	CASTILLA LA MANCHA	13	CIUDAD REAL	0	46
4039	RENOVACIÓN Y VARIANTES EN LÍNEA MONFORTE-LUGO	U					2.653	3.780
			12	GALICIA	27	LUGO	2.653	2.554
			12	GALICIA	32	ORENSE	0	1.226
4047	ESTUDIO PASO INFERIOR EN OZA DOS RÍOS	P					876	5
			12	GALICIA	15	LA CORUÑA	287	5
			12	GALICIA	32	ORENSE	589	0
4055	CONEXIÓN ASTIGARRAGA-IRÚN	U					6.403	0
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	6.403	0
4056	RENOVACIÓN INTEGRAL PUERTO DE PAJARES	U					5.000	0
			03	ASTURIAS	33	ASTURIAS	5.000	0
4057	RENOV. CASTEJÓN-LOGROÑO (V. Rincón de Soto)	U					1.000	135
			17	LA RIOJA	26	LA RIOJA	1.000	135
4058	RENOVACIÓN LÍNEA A CORUÑA-FERROL	U					500	76
			12	GALICIA	15	LA CORUÑA	500	76
4059	ELECTRIFICACIÓN A 25.000 V MONFORTE-LUGO-ORENSE	U					1.000	1.260
			12	GALICIA	27	LUGO	1.000	1.246
			12	GALICIA	32	ORENSE		14
4061	DUPLICACIÓN DE VÍA CULLERA-GANDÍA	U					150	281
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	46	VALENCIA	150	281
4062	PASO A NIVEL DE O PORRIÑO	U					880	0
			12	GALICIA	36	PONTEVEDRA	880	0
4063	ACTUACIONES EN ALMERÍA-GRANADA	P					625	873
			01	ANDALUCÍA	04	ALMERÍA	372	0
			01	ANDALUCÍA	18	GRANADA	253	873
4064	ESTUDIOS Y PROYECTOS TREN COSTA DEL SOL	U					6.000	0
			01	ANDALUCÍA	29	MÁLAGA	6.000	0
4067	SUPERRESTRUC. LANGREO-RENOV. GIJÓN-LAVIANA	U					2.745	0
			03	ASTURIAS	33	ASTURIAS	2.745	0
4068	PROTECCIÓN DE PASOS ENTRE ANDENES	U					4.500	1.454
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	4.500	1.454
4069	RED ARTERIAL VALLADOLID. VARIANTE ESTE	U					18.000	-161
			07	CASTILLA Y LEÓN	47	VALLADOLID	18.000	-161

10.4. DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA DE LAS INVERSIONES POR PROYECTOS

(Datos económicos en miles de € IVA incluido).

CÓDIGO DE PROYECTO	DENOMINACIÓN DEL PROYECTO	IND. REG.	CÓD	COMUNIDAD AUTÓNOMA	CÓD	PROVINCIA	PPTO 2019 P.G.E	INVERSION REALIZADA 2019
4072	INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN SANTANDER	U					1.943	35
			06	CANTABRIA	39	CANTABRIA	1.943	35
5100	ACTUACIONES EN INFRAESTRUCTURA	P					24.627	106.590
			01	ANDALUCÍA	11	CÁDIZ	0	308
			01	ANDALUCÍA	14	CÓRDOBA	951	89
			01	ANDALUCÍA	18	GRANADA	1.325	251
			01	ANDALUCÍA	21	HUELVA	342	436
			01	ANDALUCÍA	23	JAÉN	3.733	167
			01	ANDALUCÍA	29	MÁLAGA	74	25.560
			01	ANDALUCÍA	41	SEVILLA	297	11.169
			02	ARAGÓN	22	HUESCA	29	222
			02	ARAGÓN	44	TERUEL	26	0
			02	ARAGÓN	50	ZARAGOZA	1.347	230
			03	ASTURIAS	33	ASTURIAS	3.330	1.389
			06	CANTABRIA	39	CANTABRIA	5.308	244
			07	CASTILLA Y LEÓN	05	ÁVILA	0	1.018
			07	CASTILLA Y LEÓN	09	BURGOS	428	11.864
			07	CASTILLA Y LEÓN	24	LEÓN	163	364
			07	CASTILLA Y LEÓN	34	PALENCIA	31	25
			07	CASTILLA Y LEÓN	37	SALAMANCA	0	1.669
			07	CASTILLA Y LEÓN	42	SORIA	7	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	47	VALLADOLID	0	50
			07	CASTILLA Y LEÓN	49	ZAMORA	0	383
			08	CASTILLA LA MANCHA	02	ALBACETE	22	954
			08	CASTILLA LA MANCHA	13	CIUDAD REAL	0	552
			08	CASTILLA LA MANCHA	19	GUADALAJARA	12	205
			08	CASTILLA LA MANCHA	45	TOLEDO	545	8.566
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	03	ALICANTE	633	0
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	12	CASTELLÓN	50	0
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	46	VALENCIA	179	3.085
			09	CATALUÑA	08	BARCELONA	0	454
			09	CATALUÑA	43	TARRAGONA	0	486
			11	EXTREMADURA	06	BADAJOS	0	14.670
			11	EXTREMADURA	10	CÁCERES	0	237
			12	GALICIA	15	LA CORUÑA	928	345
			12	GALICIA	27	LUGO	15	1.919
			12	GALICIA	32	ORENSE	157	1.093
			12	GALICIA	36	PONTEVEDRA	1.814	685
			13	MADRID	28	MADRID	166	375
			14	MURCIA	30	MURCIA	47	302
			15	NAVARRA	31	NAVARRA	0	3.723
			16	PAÍS VASCO	01	ÁLAVA	387	0
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPUZCOA	678	379
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	741	1.035
			17	LA RIOJA	26	LA RIOJA	862	596
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	0	11.491
5110	ACTUACIONES EN ELECTRIFICACIÓN Y ENERGÍA	P					12.381	1.242
			01	ANDALUCÍA	11	CÁDIZ	182	4
			01	ANDALUCÍA	14	CÓRDOBA	3	12
			01	ANDALUCÍA	21	HUELVA	0	41
			01	ANDALUCÍA	23	JAÉN	0	17
			01	ANDALUCÍA	29	MÁLAGA	24	39
			01	ANDALUCÍA	41	SEVILLA	258	272
			02	ARAGÓN	50	ZARAGOZA	433	41
			03	ASTURIAS	33	ASTURIAS	880	29
			07	CASTILLA Y LEÓN	05	ÁVILA	166	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	09	BURGOS	58	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	24	LEÓN	414	299
			07	CASTILLA Y LEÓN	34	PALENCIA	597	53
			07	CASTILLA Y LEÓN	47	VALLADOLID	898	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	13	CIUDAD REAL	252	0
			09	CATALUÑA	43	TARRAGONA	561	0
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	12	CASTELLÓN	951	0
			12	GALICIA	15	LA CORUÑA	217	0
			12	GALICIA	27	LUGO	645	54
			12	GALICIA	32	ORENSE	154	25
			12	GALICIA	36	PONTEVEDRA	1.103	77
			13	MADRID	28	MADRID	832	204
			17	LA RIOJA	26	LA RIOJA	162	0
			15	NAVARRA	31	NAVARRA	46	0
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPUZCOA	914	0
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	382	0
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	2.249	74

10.4. DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA DE LAS INVERSIONES POR PROYECTOS

(Datos económicos en miles de € IVA incluido).

CÓDIGO DE PROYECTO	DENOMINACIÓN DEL PROYECTO	IND. REG.	CÓD	COMUNIDAD AUTÓNOMA	CÓD	PROVINCIA	PPTO 2019 P.G.E	INVERSION REALIZADA 2019
5120	ACTUACIONES EN INSTALACIONES DE SEGURIDAD	P					39.509	4.014
			01	ANDALUCÍA	04	ALMERÍA	55	0
			01	ANDALUCÍA	11	CÁDIZ	234	38
			01	ANDALUCÍA	14	CÓRDOBA	938	54
			01	ANDALUCÍA	18	GRANADA	190	0
			01	ANDALUCÍA	21	HUELVA	643	0
			01	ANDALUCÍA	23	JAÉN	242	57
			01	ANDALUCÍA	29	MÁLAGA	307	50
			01	ANDALUCÍA	41	SEVILLA	4.714	414
			02	ARAGÓN	22	HUESCA	337	0
			02	ARAGÓN	44	TERUEL	213	0
			02	ARAGÓN	50	ZARAGOZA	3.572	0
			03	ASTURIAS	33	ASTURIAS	1.486	808
			06	CANTABRIA	39	CANTABRIA	1.404	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	05	ÁVILA	155	6
			07	CASTILLA Y LEÓN	09	BURGOS	801	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	24	LEÓN	1.534	837
			07	CASTILLA Y LEÓN	34	PALENCIA	1.865	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	37	SALAMANCA	157	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	40	SEGOVIA	152	3
			07	CASTILLA Y LEÓN	42	SORIA	291	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	47	VALLADOLID	173	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	49	ZAMORA	31	3
			08	CASTILLA LA MANCHA	02	ALBACETE	310	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	13	CIUDAD REAL	880	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	16	CUENCA	854	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	19	GUADALAJARA	1.088	23
			08	CASTILLA LA MANCHA	45	TOLEDO	1.128	448
			09	CATALUÑA	08	BARCELONA	1.174	111
			09	CATALUÑA	17	GERONA	6	10
			09	CATALUÑA	25	LÉRIDA	422	0
			09	CATALUÑA	43	TARRAGONA	232	0
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	03	ALICANTE	989	0
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	12	CASTELLÓN	116	0
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	46	VALENCIA	952	0
			11	EXTREMADURA	06	BADAJOS	793	0
			11	EXTREMADURA	10	CÁCERES	677	0
			12	GALICIA	15	LA CORUÑA	404	2
			12	GALICIA	27	LUGO	388	0
			12	GALICIA	32	ORENSE	193	18
			12	GALICIA	36	PONTEVEDRA	359	13
			13	MADRID	28	MADRID	6.637	51
			14	MURCIA	30	MURCIA	1.183	0
			15	NAVARRA	31	NAVARRA	191	0
			16	PAÍS VASCO	01	ÁLAVA	183	21
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	264	0
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	307	45
			17	LA RIOJA	26	LA RIOJA	155	0
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	130	1.002
5130	ACTUACIONES EN TELECOMUNICACIONES Y ENERGÍA	P					5.892	2.002
			01	ANDALUCÍA	04	ALMERÍA	0	11
			01	ANDALUCÍA	14	CÓRDOBA	167	69
			01	ANDALUCÍA	41	SEVILLA	73	50
			07	CASTILLA Y LEÓN	24	LEÓN	246	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	42	SORIA	283	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	47	VALLADOLID	0	22
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	03	ALICANTE	0	48
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	46	VALENCIA	10	278
			11	EXTREMADURA	06	BADAJOS	0	54
			13	MADRID	28	MADRID	2.448	587
			14	MURCIA	30	MURCIA	7	0
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	2	0
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	242	0
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	2.414	883

10.4. DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA DE LAS INVERSIONES POR PROYECTOS

(Datos económicos en miles de € IVA incluido).

CÓDIGO DE PROYECTO	DENOMINACIÓN DEL PROYECTO	IND. REG.	CÓD	COMUNIDAD AUTÓNOMA	CÓD	PROVINCIA	PPTO 2019 P.G.E	INVERSION REALIZADA 2019
5140	ACTUACIONES EN ESTACIONES	P					17.874	13.194
			01	ANDALUCÍA	04	ALMERÍA	46	116
			01	ANDALUCÍA	11	CÁDIZ	92	227
			01	ANDALUCÍA	14	CÓRDOBA	92	126
			01	ANDALUCÍA	18	GRANADA	92	113
			01	ANDALUCÍA	21	HUELVA	7.546	386
			01	ANDALUCÍA	23	JAÉN	142	231
			01	ANDALUCÍA	29	MÁLAGA	92	76
			01	ANDALUCÍA	41	SEVILLA	1.124	134
			02	ARAGÓN	22	HUESCA	122	335
			02	ARAGÓN	44	TERUEL	292	52
			02	ARAGÓN	50	ZARAGOZA	76	70
			03	ASTURIAS	33	ASTURIAS	92	22
			06	CANTABRIA	39	CANTABRIA	92	44
			07	CASTILLA Y LEÓN	05	ÁVILA	349	220
			07	CASTILLA Y LEÓN	09	BURGOS	212	55
			07	CASTILLA Y LEÓN	24	LEÓN	92	111
			07	CASTILLA Y LEÓN	34	PALENCIA	46	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	37	SALAMANCA	92	87
			07	CASTILLA Y LEÓN	40	SEGOVIA	46	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	42	SORIA	46	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	47	VALLADOLID	92	194
			07	CASTILLA Y LEÓN	49	ZAMORA	46	85
			08	CASTILLA LA MANCHA	02	ALBACETE	56	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	13	CIUDAD REAL	46	48
			08	CASTILLA LA MANCHA	16	CUENCA	46	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	19	GUADALAJARA	46	57
			08	CASTILLA LA MANCHA	45	TOLEDO	46	17
			09	CATALUÑA	08	BARCELONA	417	231
			09	CATALUÑA	17	GERONA	267	3.042
			09	CATALUÑA	25	LÉRIDA	46	23
			09	CATALUÑA	43	TARRAGONA	139	151
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	03	ALICANTE	92	0
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	12	CASTELLÓN	92	54
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	46	VALENCIA	185	209
			11	EXTREMADURA	06	BADAJOS	92	788
			11	EXTREMADURA	10	CÁCERES	92	95
			12	GALICIA	15	LA CORUÑA	592	104
			12	GALICIA	27	LUGO	92	212
			12	GALICIA	32	ORENSE	92	183
			12	GALICIA	36	PONTEVEDRA	139	108
			17	LA RIOJA	26	LA RIOJA	92	0
			13	MADRID	28	MADRID	504	27
			14	MURCIA	30	MURCIA	92	368
			15	NAVARRA	31	NAVARRA	92	5
			16	PAÍS VASCO	01	ÁLAVA	92	9
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	3.279	3.049
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	225	18
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	0	1.711
5142	ESTACIÓN DE ALMERÍA	U					1.573	276
			01	ANDALUCÍA	04	ALMERÍA	1.573	276
5150	CERCANÍAS	P					1	3.655
			01	ANDALUCÍA	14	CÓRDOBA	1	0
			02	ARAGÓN	50	ZARAGOZA	0	131
			12	GALICIA	15	LA CORUÑA	0	6
			12	GALICIA	27	LUGO	0	3
			12	GALICIA	36	PONTEVEDRA	0	995
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	0	74
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	0	2.255
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	0	192

10.4. DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA DE LAS INVERSIONES POR PROYECTOS

(Datos económicos en miles de € IVA incluido).

CÓDIGO DE PROYECTO	DENOMINACIÓN DEL PROYECTO	IND. REG.	CÓD	COMUNIDAD AUTÓNOMA	CÓD	PROVINCIA	PPTO 2019 P.G.E	INVERSION REALIZADA 2019
5160	ACTUACIONES EN MERCANCÍAS	P					40.390	5.412
			01	ANDALUCÍA	11	CÁDIZ	88	42
			01	ANDALUCÍA	14	CÓRDOBA	195	67
			01	ANDALUCÍA	21	HUELVA	1.634	1
			01	ANDALUCÍA	29	MÁLAGA	132	0
			01	ANDALUCÍA	41	SEVILLA	12.598	129
			02	ARAGÓN	22	HUESCA	233	0
			02	ARAGÓN	44	TERUEL	112	43
			02	ARAGÓN	50	ZARAGOZA	417	200
			03	ASTURIAS	33	ASTURIAS	88	0
			06	CANTABRIA	39	CANTABRIA	935	106
			07	CASTILLA Y LEÓN	05	ÁVILA	88	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	09	BURGOS	378	21
			07	CASTILLA Y LEÓN	24	LEÓN	132	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	34	PALENCIA	18	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	37	SALAMANCA	44	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	42	SORIA	48	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	47	VALLADOLID	904	106
			08	CASTILLA LA MANCHA	02	ALBACETE	88	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	13	CIUDAD REAL	44	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	19	GUADALAJARA	182	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	45	TOLEDO	44	0
			09	CATALUÑA	08	BARCELONA	671	14
			09	CATALUÑA	17	GERONA	132	0
			09	CATALUÑA	25	LÉRIDA	121	0
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	03	ALICANTE	44	0
			10	CATALUÑA	43	TARRAGONA	401	0
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	12	CASTELLÓN	132	13
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	46	VALENCIA	6.474	894
			11	EXTREMADURA	06	BADAJOS	88	0
			12	GALICIA	15	LA CORUÑA	266	24
			12	GALICIA	27	LUGO	88	0
			12	GALICIA	32	ORENSE	88	0
			12	GALICIA	36	PONTEVEDRA	3.157	0
			13	MADRID	28	MADRID	2.135	1.931
			14	MURCIA	30	MURCIA	2.024	39
			15	NAVARRA	31	NAVARRA	378	0
			16	PAÍS VASCO	01	ÁLAVA	2.255	0
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	1.523	83
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	827	21
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	1.184	1.678
5170	PASOS A NIVEL	P					12.455	6.749
			01	ANDALUCÍA	11	CÁDIZ	0	57
			01	ANDALUCÍA	18	GRANADA	0	60
			01	ANDALUCÍA	21	HUELVA	63	14
			01	ANDALUCÍA	23	JAÉN	0	23
			01	ANDALUCÍA	29	MÁLAGA	50	22
			01	ANDALUCÍA	41	SEVILLA	1.200	126
			02	ARAGÓN	50	ZARAGOZA	51	156
			03	ASTURIAS	33	ASTURIAS	932	121
			06	CANTABRIA	39	CANTABRIA	1.815	54
			07	CASTILLA Y LEÓN	05	ÁVILA	85	559
			07	CASTILLA Y LEÓN	09	BURGOS	0	92
			07	CASTILLA Y LEÓN	24	LEÓN	0	55
			07	CASTILLA Y LEÓN	34	PALENCIA	0	29
			07	CASTILLA Y LEÓN	37	SALAMANCA	3.155	38
			07	CASTILLA Y LEÓN	47	VALLADOLID	0	29
			08	CASTILLA LA MANCHA	13	CIUDAD REAL	800	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	19	GUADALAJARA	5	235
			08	CASTILLA LA MANCHA	45	TOLEDO	59	422
			09	CATALUÑA	08	BARCELONA	0	38
			09	CATALUÑA	17	GERONA	725	0
			09	CATALUÑA	43	TARRAGONA	0	38
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	46	VALENCIA	730	32
			11	EXTREMADURA	06	BADAJOS	89	0
			11	EXTREMADURA	10	CÁCERES	252	52
			12	GALICIA	15	LA CORUÑA	142	0
			12	GALICIA	27	LUGO	624	551
			12	GALICIA	32	ORENSE	510	0
			12	GALICIA	36	PONTEVEDRA	337	0
			14	MURCIA	30	MURCIA	245	27
			15	NAVARRA	31	NAVARRA	2	9
			16	PAÍS VASCO	01	ÁLAVA	65	0
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	74	0
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	109	102
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	336	3.810

10.4. DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA DE LAS INVERSIONES POR PROYECTOS

(Datos económicos en miles de € IVA incluido).

CÓDIGO DE PROYECTO	DENOMINACIÓN DEL PROYECTO	IND. REG.	CÓD	COMUNIDAD AUTÓNOMA	CÓD	PROVINCIA	PPTO 2019 P.G.E	INVERSION REALIZADA 2019
5180	ACTUACIONES EN OTROS ACTIVOS DE RED CONVENCIONAL	P					6.377	11.700
			01	ANDALUCÍA	04	ALMERÍA	18	0
			01	ANDALUCÍA	11	CÁDIZ	35	0
			01	ANDALUCÍA	14	CÓRDOBA	70	0
			01	ANDALUCÍA	18	GRANADA	64	195
			01	ANDALUCÍA	23	JAÉN	54	0
			01	ANDALUCÍA	21	HUELVA	54	11
			01	ANDALUCÍA	29	MÁLAGA	71	50
			01	ANDALUCÍA	41	SEVILLA	123	69
			02	ARAGÓN	22	HUESCA	511	15
			02	ARAGÓN	44	TERUEL	75	0
			02	ARAGÓN	50	ZARAGOZA	81	0
			03	ASTURIAS	33	ASTURIAS	24	0
			06	CANTABRIA	39	CANTABRIA	188	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	05	ÁVILA	158	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	09	BURGOS	65	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	24	LEÓN	63	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	34	PALENCIA	206	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	37	SALAMANCA	65	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	40	SEGOVIA	25	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	42	SORIA	69	11
			07	CASTILLA Y LEÓN	47	VALLADOLID	43	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	49	ZAMORA	35	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	02	ALBACETE	583	743
			08	CASTILLA LA MANCHA	13	CIUDAD REAL	276	-4
			08	CASTILLA LA MANCHA	16	CUENCA	67	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	19	GUADALAJARA	27	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	45	TOLEDO	311	30
			09	CATALUÑA	08	BARCELONA	271	0
			09	CATALUÑA	25	LÉRIDA	54	0
			09	CATALUÑA	43	TARRAGONA	95	4
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	03	ALICANTE	298	0
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	12	CASTELLÓN	54	6
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	46	VALENCIA	324	263
			11	EXTREMADURA	06	BADAJOS	108	16
			11	EXTREMADURA	10	CÁCERES	75	0
			12	GALICIA	15	LA CORUÑA	51	0
			12	GALICIA	27	LUGO	41	68
			12	GALICIA	32	ORENSE	52	0
			12	GALICIA	36	PONTEVEDRA	54	0
			13	MADRID	28	MADRID	532	14
			14	MURCIA	30	MURCIA	69	-4
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	0	17
			15	NAVARRA	31	NAVARRA	43	0
			16	PAÍS VASCO	01	ÁLAVA	16	0
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	17	0
			17	LA RIOJA	26	LA RIOJA	26	0
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	836	10.197

10.4. DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA DE LAS INVERSIONES POR PROYECTOS

(Datos económicos en miles de € IVA incluido).

CÓDIGO DE PROYECTO	DENOMINACIÓN DEL PROYECTO	IND. REG.	CÓD	COMUNIDAD AUTÓNOMA	CÓD	PROVINCIA	PPTO 2019 P.G.E	INVERSION REALIZADA 2019
5190	INVERSIONES TRANSVERSALES	P					16.616	25.390
			01	ANDALUCÍA	04	ALMERÍA	151	0
			01	ANDALUCÍA	11	CÁDIZ	162	5
			01	ANDALUCÍA	14	CÓRDOBA	257	35
			01	ANDALUCÍA	18	GRANADA	201	0
			01	ANDALUCÍA	21	HUELVA	195	17
			01	ANDALUCÍA	23	JAÉN	278	38
			01	ANDALUCÍA	29	MÁLAGA	260	45
			01	ANDALUCÍA	41	SEVILLA	496	72
			02	ARAGÓN	22	HUESCA	195	0
			02	ARAGÓN	44	TERUEL	270	0
			02	ARAGÓN	50	ZARAGOZA	861	57
			03	ASTURIAS	33	ASTURIAS	214	27
			06	CANTABRIA	39	CANTABRIA	147	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	05	ÁVILA	176	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	09	BURGOS	244	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	24	LEÓN	236	155
			07	CASTILLA Y LEÓN	34	PALENCIA	181	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	37	SALAMANCA	230	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	40	SEGOVIA	101	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	42	SORIA	163	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	47	VALLADOLID	183	19
			07	CASTILLA Y LEÓN	49	ZAMORA	127	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	02	ALBACETE	206	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	13	CIUDAD REAL	269	6
			08	CASTILLA LA MANCHA	16	CUENCA	152	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	19	GUADALAJARA	106	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	45	TOLEDO	235	0
			09	CATALUÑA	08	BARCELONA	701	2.155
			09	CATALUÑA	17	GERONA	249	8
			09	CATALUÑA	25	LÉRIDA	179	0
			09	CATALUÑA	43	TARRAGONA	371	80
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	03	ALICANTE	173	0
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	12	CASTELLÓN	174	0
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	46	VALENCIA	1.877	1.471
			11	EXTREMADURA	06	BADAJOS	358	22
			11	EXTREMADURA	10	CÁCERES	228	0
			12	GALICIA	15	LA CORUÑA	247	0
			12	GALICIA	27	LUGO	252	19
			12	GALICIA	32	ORENSE	208	70
			12	GALICIA	36	PONTEVEDRA	249	0
			13	MADRID	28	MADRID	3.360	2.183
			14	MURCIA	30	MURCIA	225	0
			15	NAVARRA	31	NAVARRA	182	0
			16	PAÍS VASCO	01	ÁLAVA	126	0
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	147	47
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	125	29
			17	LA RIOJA	26	LA RIOJA	139	0
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	750	18.830

10.4. DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA DE LAS INVERSIONES POR PROYECTOS

(Datos económicos en miles de € IVA incluido).

CÓDIGO DE PROYECTO	DENOMINACIÓN DEL PROYECTO	IND. REG.	CÓD	COMUNIDAD AUTÓNOMA	CÓD	PROVINCIA	PPTO 2019 P.G.E	INVERSION REALIZADA 2019
5200	GESTIÓN DE RED E INNOVACIÓN	P					9.768	5.432
			01	ANDALUCÍA	04	ALMERÍA	35	0
			01	ANDALUCÍA	11	CÁDIZ	68	0
			01	ANDALUCÍA	14	CÓRDOBA	396	0
			01	ANDALUCÍA	18	GRANADA	355	0
			01	ANDALUCÍA	21	HUELVA	92	0
			01	ANDALUCÍA	23	JAÉN	104	0
			01	ANDALUCÍA	29	MÁLAGA	398	17
			01	ANDALUCÍA	41	SEVILLA	459	0
			02	ARAGÓN	22	HUESCA	86	0
			02	ARAGÓN	44	TERUEL	146	0
			02	ARAGÓN	50	ZARAGOZA	429	0
			03	ASTURIAS	33	ASTURIAS	798	0
			06	CANTABRIA	39	CANTABRIA	316	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	05	ÁVILA	78	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	09	BURGOS	386	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	24	LEÓN	381	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	34	PALENCIA	106	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	37	SALAMANCA	116	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	40	SEGOVIA	48	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	42	SORIA	93	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	47	VALLADOLID	83	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	49	ZAMORA	67	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	02	ALBACETE	124	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	13	CIUDAD REAL	169	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	16	CUENCA	85	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	19	GUADALAJARA	52	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	45	TOLEDO	145	0
			09	CATALUÑA	08	BARCELONA	552	0
			09	CATALUÑA	17	GERONA	106	0
			09	CATALUÑA	25	LÉRIDA	105	0
			09	CATALUÑA	43	TARRAGONA	175	0
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	03	ALICANTE	76	0
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	12	CASTELLÓN	76	0
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	46	VALENCIA	440	0
			11	EXTREMADURA	06	BADAJOS	203	0
			11	EXTREMADURA	10	CÁCERES	115	0
			12	GALICIA	15	LA CORUÑA	101	0
			12	GALICIA	27	LUGO	80	0
			12	GALICIA	32	ORENSE	360	0
			12	GALICIA	36	PONTEVEDRA	104	0
			13	MADRID	28	MADRID	677	39
			14	MURCIA	30	MURCIA	113	0
			15	NAVARRA	31	NAVARRA	82	0
			16	PAÍS VASCO	01	ÁLAVA	42	0
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	33	0
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	276	0
			17	LA RIOJA	26	LA RIOJA	51	0
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	386	5.377
5210	RESTO ACTUACIONES E INCIDENCIAS	P					1.779	205
			03	ASTURIAS	33	ASTURIAS	150	0
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	1.210	0
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	419	205
5220	OTRAS ACTUACIONES REALIZADAS POR ADIF-AV	P					1.175	974
			09	CATALUÑA	43	TARRAGONA	1.000	974
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	12	CASTELLÓN	175	0

10.4. DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA DE LAS INVERSIONES POR PROYECTOS

(Datos económicos en miles de € IVA incluido).

CÓDIGO DE PROYECTO	DENOMINACIÓN DEL PROYECTO	IND. REG.	CÓD	COMUNIDAD AUTÓNOMA	CÓD	PROVINCIA	PPTO 2019 P.G.E	INVERSION REALIZADA 2019
5240	PROYECTOS EN FINALIZACIÓN	P					4.458	3.698
			03	ASTURIAS	33	ASTURIAS	448	0
			09	CATALUÑA	17	GERONA	0	81
			11	EXTREMADURA	06	BADAJOS	46	0
			11	EXTREMADURA	10	CÁCERES	123	0
			12	GALICIA	15	LA CORUÑA	62	102
			12	GALICIA	27	LUGO	536	0
			12	GALICIA	32	ORENSE	0	248
			12	GALICIA	36	PONTEVEDRA	0	324
			08	CASTILLA LA MANCHA	19	GUADALAJARA	0	3
			13	MADRID	28	MADRID	177	0
			17	LA RIOJA	26	LA RIOJA	3.066	2.325
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	0	616
6070	RENOVACIONES Y MEJORAS DE LÍNEAS	P					18.975	24.036
			01	ANDALUCÍA	11	CÁDIZ	83	0
			01	ANDALUCÍA	14	CÓRDOBA	937	505
			01	ANDALUCÍA	18	GRANADA	1.194	0
			01	ANDALUCÍA	23	JAÉN	0	275
			01	ANDALUCÍA	29	MÁLAGA	995	36
			01	ANDALUCÍA	41	SEVILLA	2.647	3.182
			02	ARAGÓN	22	HUESCA	433	0
			02	ARAGÓN	50	ZARAGOZA	443	0
			06	CANTABRIA	39	CANTABRIA	333	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	05	ÁVILA	914	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	24	LEÓN	1.925	928
			07	CASTILLA Y LEÓN	37	SALAMANCA	8	909
			07	CASTILLA Y LEÓN	42	SORIA	432	144
			07	CASTILLA Y LEÓN	47	VALLADOLID	4	15.977
			07	CASTILLA Y LEÓN	49	ZAMORA	170	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	45	TOLEDO	4.005	1.771
			09	CATALUÑA	08	BARCELONA	336	0
			11	EXTREMADURA	06	BADAJOS	820	0
			12	GALICIA	32	ORENSE	399	7
			12	GALICIA	36	PONTEVEDRA	14	0
			13	MADRID	28	MADRID	823	303
			14	MURCIA	30	MURCIA	973	0
			16	PAÍS VASCO	01	ÁLAVA	189	0
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	105	0
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	158	0
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	635	0
9042	PROYECTO Y ESTUDIO PLATAFORMA JÚNDIZ	U					500	43
			16	PAÍS VASCO	01	ÁLAVA	500	0
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE		43
9053	ELECTRIFICACIÓN A 25.000 V VIGOTUY	U					300	1.163
			12	GALICIA	36	PONTEVEDRA	300	1.163
9054	RENOVACIÓN LÍNEA POLA DE LENA-CIUDADES ASTURIANAS	U					1.000	0
			03	ASTURIAS	33	ASTURIAS	1.000	0
9057	PROYECTO DE LA PLATAFORMA LEZO PASAIA	U					300	0
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	300	0
9058	SUPR.. P.N. L/M.-HENDAYA PK 618/880(S SEBASTIÁN)	U					1.000	0
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	1.000	0
9059	SUPR.. P.N. L/M.-HENDAYA PK 601/185(ANOETA)	U					1.000	0
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	1.000	0
9060	SUPRES. PASO ENTRE ANDENES ARETA-LLODIO	U					1.147	623
			16	PAÍS VASCO	01	ÁLAVA	1.147	623
9061	SUPR. P.N. L/SANTANDER-BASURTO PK 627/010(GUEÑES)	U					100	0

10.4. DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA DE LAS INVERSIONES POR PROYECTOS

(Datos económicos en miles de € IVA incluido).

CÓDIGO DE PROYECTO	DENOMINACIÓN DEL PROYECTO	IND. REG.	CÓD	COMUNIDAD AUTÓNOMA	CÓD	PROVINCIA	PPTO 2019 P.G.E	INVERSION REALIZADA 2019
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	100	0
9062	SUPR. P.N. L/ARANGUREN-BALMADEDA PK 0/914 (ZALLA)	U					100	0
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	100	0
9063	SUPR. P.N. L/SANTANDER-BASURTO PK 634/647(GUEÑES)	U					100	0
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	100	0
9064	SUPR. P.N. L/SANTANDER-BASURTO PK 627/707(GUEÑES)	U					100	0
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	100	0
9065	SUPR. P.N. L/MATALLANA-BALMADEDA PK 283/124(ZALLA)	U					100	0
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	100	0
9066	SUPR. P.N. L/DESIERTO-SJ MUSKIZ PK 7/047(ORTUELLA)	U					100	0
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	100	0
9067	SUPR. P.N. L/DESIERTO-SJ MUSKIZ PK 4/300(TRAPAGARÁN)	U					100	0
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	100	0
9068	SUPR. 2 P.N. RAM L/SANTANDER-BASURTO (ZORROTZA)	U					1.000	0
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	1.000	0
9069	SUPR. 6 P.N. RAM L/ARANGUREN-BALMADEDA (VIZCAYA)	U					1.000	0
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	1.000	0
9070	SUPR. P.N. L/M.-HENDAYA PK 585/852 (ITSASONDO)	U					1.000	0
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	1.000	0
9072	P.VEHÍC.Y PEAT.MANZANOS L.MADRID-HENDAYA	U					100	0
			16	PAÍS VASCO	01	ÁLAVA	100	0
9074	PLAN SUPR. P.N. L/CASTEJÓN-BILBAO T.MIRANDA-AMURRIO	U					1.000	0
			16	PAÍS VASCO	01	ÁLAVA	1.000	0
9075	Actuaciones en el Tramo Lezo-Rentería	U					1.369	0
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	1.369	0
9076	Variante ferroviaria Ordizia Beasain	U					450	0
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	450	0
9077	PASO ENTRE ANDENES EN LA ESTACIÓN DE URNIETA	U					2.560	768
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	2.560	768
9078	PLAYA VÍAS DE BASAURI.ESTACIÓN BIDEBIETA	U					100	0
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	100	0
9079	INTERCAMBIADOR FERROVIARIO DE URBINAGA (SESTAO)	U					500	34
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	500	34
9081	SUPRESIÓN PASO A NIVEL (SPN) CALZADA EN BALMADEDA	U					420	0
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	420	0
9082	ELECTRIFICACIÓN FERROCARRIL ARANGUREN-KARRANTZA	U					800	0
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	800	0
9083	INTERCAMBIADOR RIBERAS LOIOLA (SAN SEBASTIÁN)	U					400	0
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	400	0
9084	PASARELA PEATONAL ESTACIÓN VALDEPEÑAS	U					500	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	13	CIUDAD REAL	500	0
9085	INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LOGROÑO	U					1.000	0
			17	LA RIOJA	26	LA RIOJA	1.000	0

10.4. DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA DE LAS INVERSIONES POR PROYECTOS

(Datos económicos en miles de € IVA incluido).

CÓDIGO DE PROYECTO	DENOMINACIÓN DEL PROYECTO	IND. REG.	CÓD	COMUNIDAD AUTÓNOMA	CÓD	PROVINCIA	PPTO 2019 P.G.E	INVERSION REALIZADA 2019
9087	ADAPTACIÓN ESTACIÓN PASAIA	U	16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	300	0
9089	PROY. PLAYA DE VÍAS DE IRÚN.NUEVA ÁREA ACTIVIDADES	U	16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	750	0
9090	INTEGRACIÓN FERROCARRIL EN CIUDAD MADRID DELICIAS	U	13	MADRID	28	MADRID	10.000	0
9091	PROYECTO PLATAFORMA INTERMODAL JÚNDIZ	U	16	PAÍS VASCO	01	ÁLAVA	150	0
9092	URBANIZACIÓN PLAZA PAISOS CATALANS-ESTACIÓN SANTS	U	09	CATALUÑA	08	BARCELONA	10.000	0
9093	CONEXIÓN ENTRE SANTA JUSTA Y AEROPUERTO DE SEVILLA	U	01	ANDALUCÍA	41	SEVILLA	5.000	0
9094	ADAPTACIÓN ANCHO UIC EXTERIOR RECINTO PORTUARIO	U	16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	171	0
TOTAL GENERAL							863.064	595.442

10.5. DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA DEL PERSONAL

(Nº medio de empleados en el ejercicio 2019)			
CC.AA.	TOTAL	HOMBRES	MUJERES
ALMERIA	51,92	45,67	6,25
CADIZ	86,91	81,33	5,58
CORDOBA	252,92	235,67	17,25
GRANADA	109,09	99,92	9,17
HUELVA	74,67	69,25	5,42
JAEN	107,25	105,25	2,00
MALAGA	270,67	232,50	38,17
SEVILLA	509,17	431,92	77,25
ANDALUCIA	1.462,60	1.301,51	161,09
HUESCA	62,50	58,50	4,00
TERUEL	34,00	34,00	0,00
ZARAGOZA	504,00	467,17	36,83
ARAGON	600,50	559,67	40,83
ASTURIAS	538,66	466,58	72,08
ASTURIAS	538,66	466,58	72,08
CANTABRIA	316,83	274,25	42,58
CANTABRIA	316,83	274,25	42,58
ALBACETE	194,50	185,25	9,25
CIUDAD REAL	287,84	274,17	13,67
CUENCA	29,84	29,67	0,17
GUADALAJARA	55,17	53,17	2,00
TOLEDO	53,50	50,50	3,00
CASTILLA LA MANCHA	620,85	592,76	28,09
AVILA	62,75	61,75	1,00
BURGOS	318,08	283,83	34,25
LEON	438,75	362,33	76,42
PALENCIA	120,59	111,67	8,92
SALAMANCA	97,33	88,33	9,00
SEGOVIA	14,17	14,17	0,00
SORIA	40,75	37,83	2,92
VALLADOLID	280,25	246,42	33,83
ZAMORA	40,58	39,58	1,00
CASTILLA LEON	1.413,25	1.245,91	167,34
BARCELONA	904,25	771,75	132,50
GIRONA	111,17	97,25	13,92
LLEIDA	71,41	68,08	3,33
TARRAGONA	279,75	254,83	24,92
CATALU#A	1.366,58	1.191,91	174,67
BADAJOS	136,75	124,50	12,25
CACERES	92,08	82,50	9,58
EXTREMADURA	228,83	207,00	21,83
CORU#A LA	160,66	134,58	26,08
LUGO	95,67	85,17	10,50
ORENSE	158,84	138,42	20,42
PONTEVEDRA	127,66	114,33	13,33
GALICIA	542,83	472,50	70,33
LA RIOJA	48,75	45,75	3,00
LA RIOJA	48,75	45,75	3,00
MADRID	2.980,08	2.211,00	769,08
MADRID	2.980,08	2.211,00	769,08
MURCIA	144,83	141,33	3,50
MURCIA	144,83	141,33	3,50
NAVARRA	146,08	127,83	18,25
NAVARRA	146,08	127,83	18,25
ALAVA	44,50	39,58	4,92
GUIPUZCOA	172,58	154,25	18,33
VIZCAYA	370,59	312,92	57,67
PAIS VASCO	587,67	506,75	80,92
ALICANTE	101,59	95,42	6,17
CASTELLON	126,91	121,33	5,58
VALENCIA	698,50	636,00	62,50
COMUNIDAD VALENCIANA	927,00	852,75	74,25
EXTRANJERO	29,08	27,33	1,75
EXTRANJERO	29,08	27,33	1,75
TOTALES	11.954,42	10.224,83	1.729,59
Trabajadores Surcursal de Harammain	137,70	137,70	0,00
TOTALES	12.092,12	10.362,53	1.729,59

10.6 INFORMACIÓN SOBRE LA COMISIÓN DE AUDITORÍA

ADIF cuenta con una Comisión de Auditoría cuya creación fue aprobada por su Consejo de Administración en la sesión de 28 de febrero de 2019. Esta Comisión continúa desarrollando las funciones que hasta entonces tenía atribuidas el anterior Comité de Auditoría de la Entidad, e incorpora nuevas funciones, como son, la supervisión de la eficacia del control interno de la entidad y de los sistemas de gestión de riesgos.

La Comisión de Auditoría de Adif está compuesta por un presidente (consejero no ejecutivo e independiente del Consejo de Administración de la entidad) y dos vocales (consejeros no ejecutivos, de los cuales, al menos uno de ellos habrá de ser consejero independiente de la entidad).

Los miembros de la comisión se nombran por un plazo de cuatro años, sin perjuicio de su posible reelección. La renovación, reelección y cese corresponderá al Consejo de Administración de la entidad de conformidad con la normativa aplicable.

El presidente de la Comisión de Auditoría es designado por el Consejo de Administración de la entidad, de entre los consejeros independientes que formen parte de ella y deberá ser sustituido cada cuatro años, pudiendo ser reelegido una vez transcurrido un plazo de un año desde su cese.

Actúa como Secretario de la Comisión quién tenga la condición de Secretario del Consejo de Administración de la entidad que, no obstante, podrá ser suplido por la persona que éste designe.

Los miembros de la Comisión de Auditoría, y de forma especial su presidente, se designan de entre los consejeros de la entidad, atendiendo a sus conocimientos técnicos y experiencia en materia de contabilidad, auditoría o en ambas.

Los miembros de la Comisión de Auditoría a 31 de diciembre de 2019 son los que se relacionan a continuación:

Presidente: Sr. D. Domingo García Díez.
Vocal: Sr. D. Jorge Ballesteros Sánchez
Vocal: Sr. D. José María Zalbidegoitia Garai.
Secretario: Sr. D. Guillermo Martínez de Simón Santos.

La Comisión de Auditoría tiene asignadas las siguientes funciones:

- Supervisar el proceso de elaboración y presentación de la información financiera preceptiva y presentar recomendaciones o propuestas al órgano de administración, dirigidas a salvaguardar su integridad.
- Informar, con carácter previo, al Consejo de Administración de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) sobre todas las materias previstas en la Ley, el Estatuto de la entidad y en las Normas Generales de Funcionamiento Interno del Consejo de Administración de Adif y, en particular, sobre:

- La información financiera que la entidad deba hacer pública periódicamente,
 - la creación o adquisición de participaciones en entidades de propósito especial o domiciliadas en países o territorios que tengan la consideración de paraísos fiscales, y
 - las operaciones vinculadas.
-
- Supervisar la eficacia del control interno de la entidad, la auditoría interna y los sistemas de gestión de riesgos, así como analizar con la Intervención Delegada de la IGAE en la entidad, en su condición de auditor externo, las debilidades significativas del sistema de control interno detectadas en el desarrollo de la auditoría, todo ello sin quebrantar su independencia. A tales efectos, y en su caso, podrán presentar recomendaciones o propuestas al órgano de administración y el correspondiente plazo para su seguimiento.

Dichas atribuciones funcionales se entienden sin perjuicio de cualesquiera otras funciones que el consejo le encomiende o le atribuya cualquier otra disposición de carácter normativo.

Estas funciones fueron desarrolladas en las Normas de Funcionamiento de la Comisión de Auditoría, conforme a la autorización conferida por el Consejo con tal fin.

Con el mismo fin de reforzar el control interno, la entidad cuenta con una función de Auditoría Interna supervisada por la Comisión de Auditoría, de la que depende funcionalmente.

Esta función de Auditoría Interna tiene como misión mejorar y proteger el valor de la entidad proporcionando aseguramiento objetivo, asesoría y análisis basado en riesgos.