

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

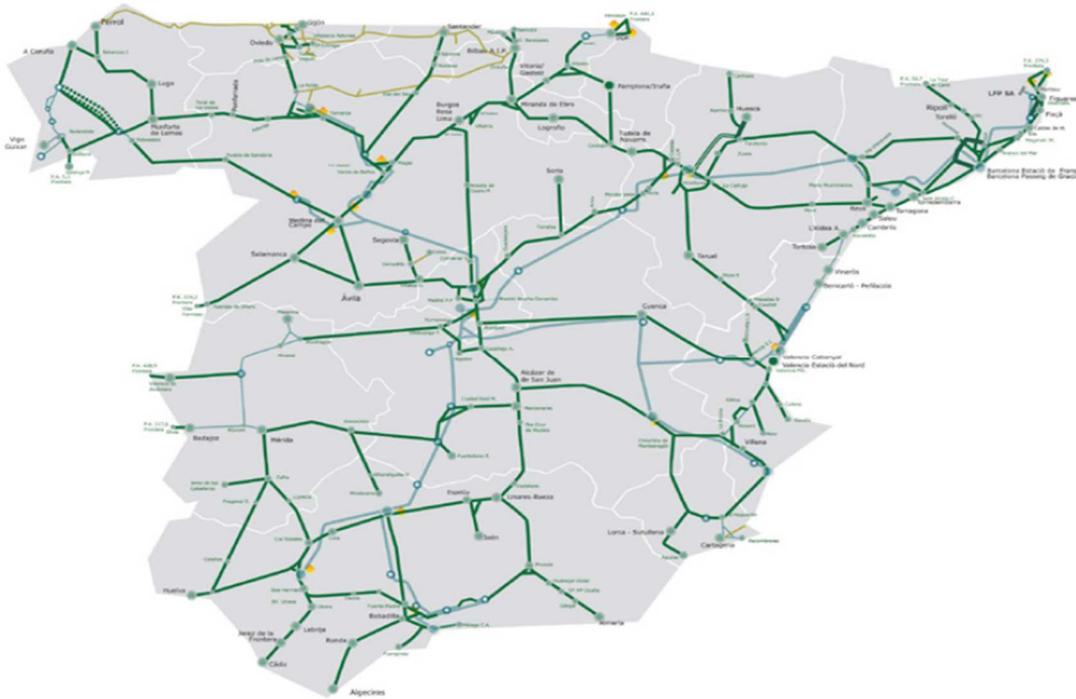
Se resumen en cuatro las cualidades necesarias para lograr la misión de Adif con éxito:

- **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.

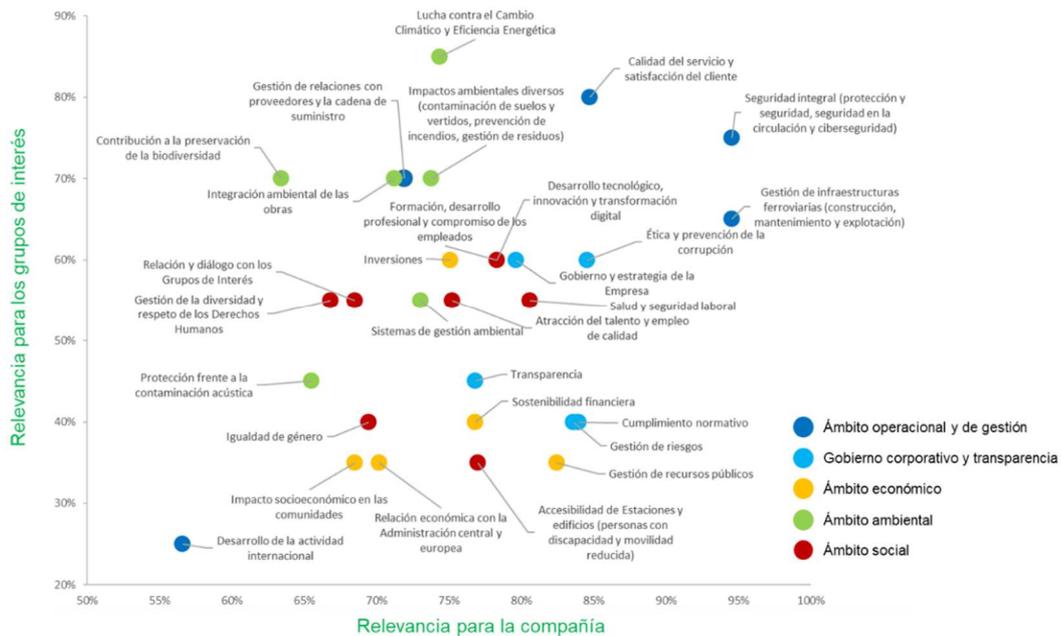
En total se han identificado 29 temas o asuntos relevantes, uno más que en 2017, al haberse eliminado dos e incluido tres nuevos respecto al año pasado. Además, un total de 7 asuntos han cambiado su nomenclatura o han adaptado su contenido, para responder mejor a los requerimientos y tendencias en información 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.

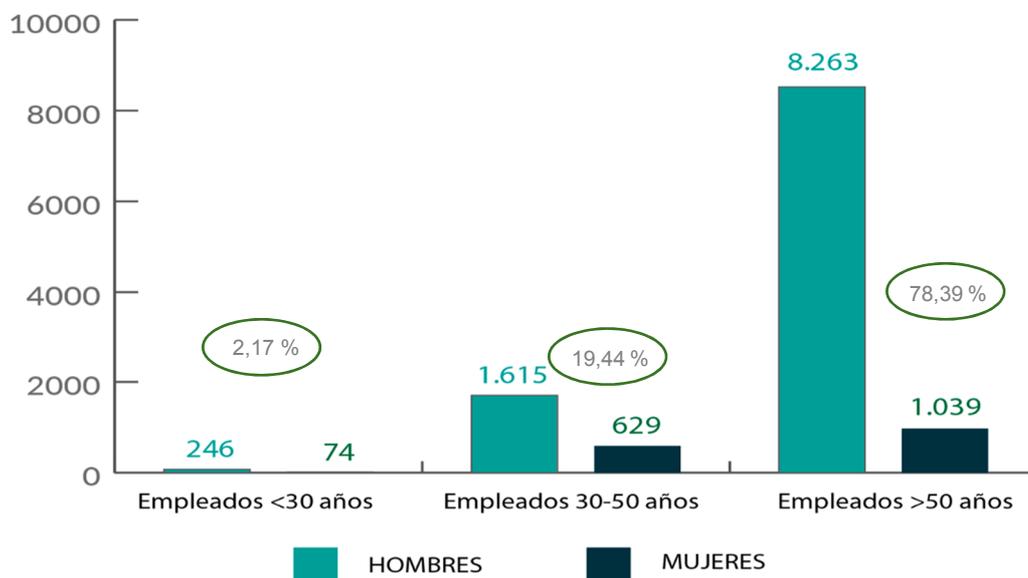
La contribución a la consecución de los ODS supone una oportunidad para mejorar los resultados y los impactos de las empresas en la sociedad, lo cual tendrá necesariamente un impacto positivo en su legitimidad social y su reputación. De igual forma, permite mejorar la gestión interna de los procesos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

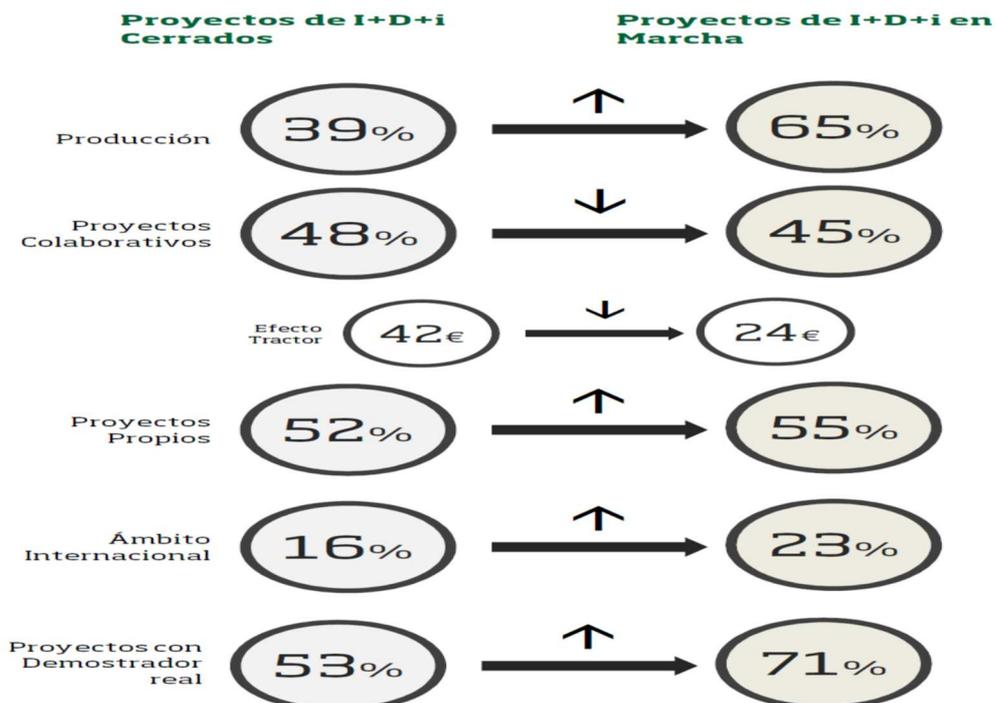
Durante 2019 se han firmado cuatro encomiendas con la Dirección Técnica de la Dirección General de Conservación y Mantenimiento:

- 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**



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.

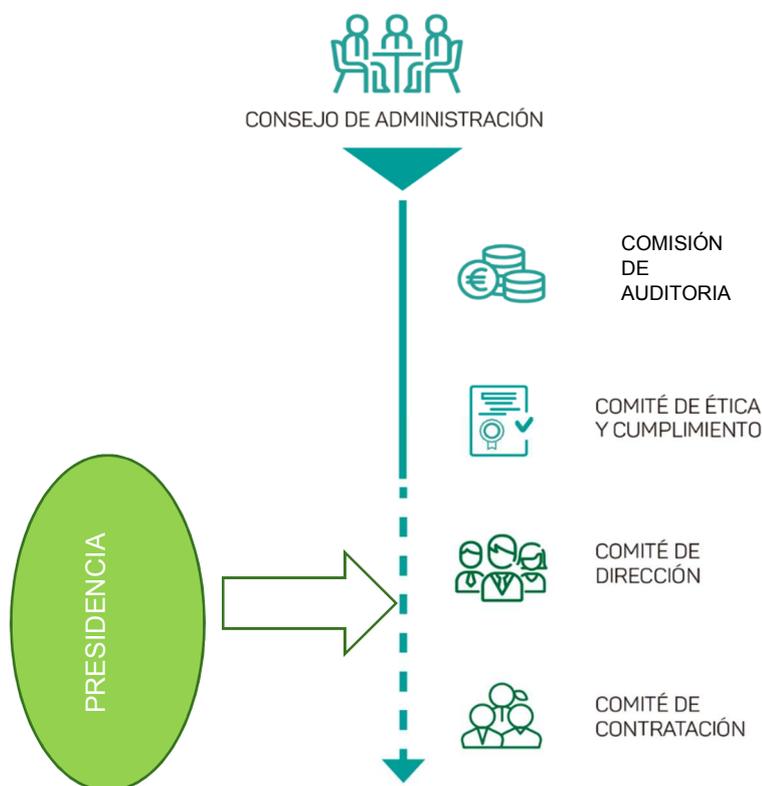
4. BUEN GOBIERNO, TRANSPARENCIA Y GESTIÓN DE RIESGOS

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





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, recibiendo 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

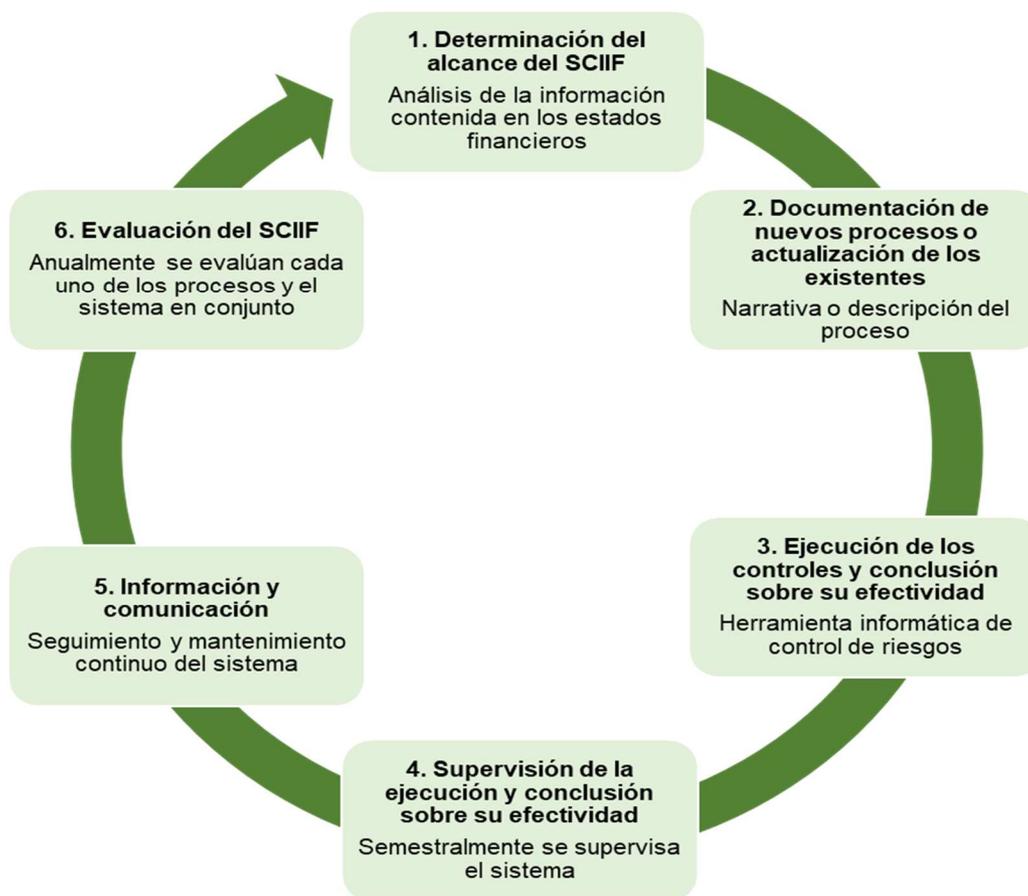
Adif tiene implantado un Sistema de Control Interno de la Información Financiera, en adelante SCIIF, que es una parte de control interno y está configurado por un conjunto de procesos que la Entidad y todo el personal involucrado lleva a cabo para proporcionar una seguridad razonable respecto a la fiabilidad 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
5.100 Actuaciones en redes sociales 100% de solicitudes respondidas en páginas web 560 acuerdos y convenios en vigor con organizaciones, asociaciones sectoriales y profesionales	24 actuaciones en obras de supresión de Pasos a Nivel Descenso del 15,2% en jornadas perdidas por accidente o enfermedad profesional 160 reuniones de comités de seguridad y salud	742,37 M€ (IVA no inc) adjudicados a proyectos de construcción (obras, servicios y suministros) 12,7 M€ (IVA incluido) de inversión en obras de mejora de accesibilidad 25,87 M€ (IVA incluido) de inversión para la redacción y ejecución de obras 411 M€ destinados a labores de mantenimiento	1.327,4 M€ VALOR ECONÓMICO GENERADO 1.358,1 M€ VALOR ECONÓMICO DISTRIBUIDO -30,7 M€ VALOR ECONÓMICO RETENIDO
 MEDIO AMBIENTE	 EMPLEADOS	 ORIENTACIÓN AL CLIENTE	 COMPROMISO CON LAS COMUNIDADES
Reducción del 32,5% huella carbono 0 incidencias medioambientales graves 0 sanciones administrativas ambientales graves 7.594.103€ gastos en prevención de incendios Reducción del 21% consumo del agua	11.886 empleados 14,68% mujeres 92,95% cubiertos por convenio 49,9 horas de formación por empleado 427 plaza OEP	-0,37% reclamaciones -15,8% sugerencias 7,76 sobre 10 en calidad percibida 85,07% viajeros en estaciones accesibles 20 estaciones con servicio Dialoga	486* actividades Programa Estación Abierta (*integrado adif/adif av) 78* estaciones Programa Estación Abierta (*integrado Adif/Adif AV) 114 Km nuevos en vías verdes 200 Convenios

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.

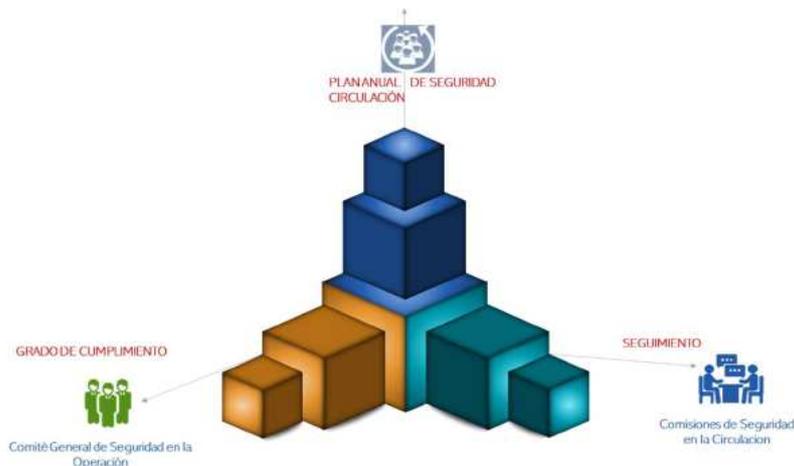
Adif y Adif AV en el ejercicio de sus competencias identifican los elementos básicos en los que descansa la seguridad en la circulación, siendo estos las personas, la tecnología aplicada a las instalaciones, la infraestructura, el material rodante y la normativa técnica y reglamentaria.

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**.

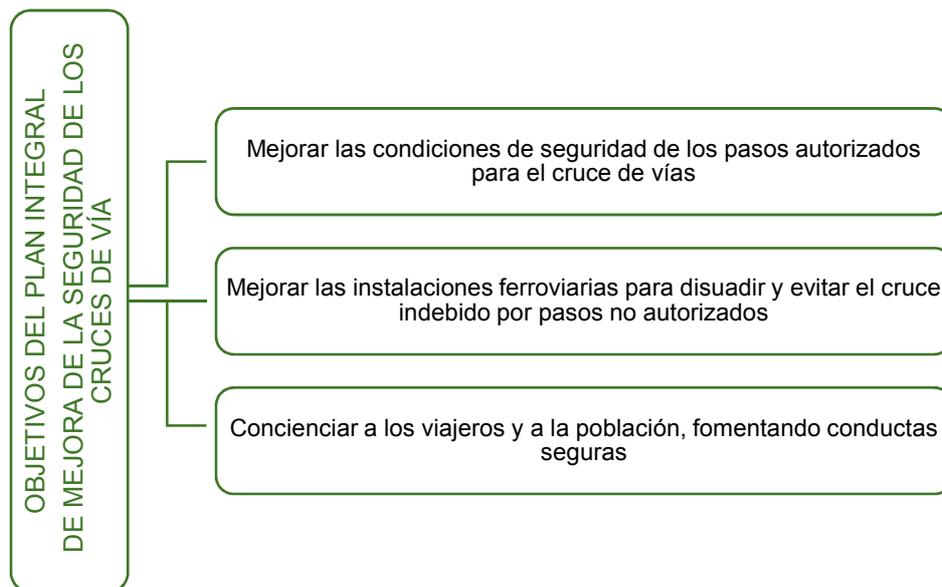
Adif participa activamente en diferentes foros nacionales e internacionales, con el fin de compartir su experiencia en materia de Seguridad en la circulación.

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.

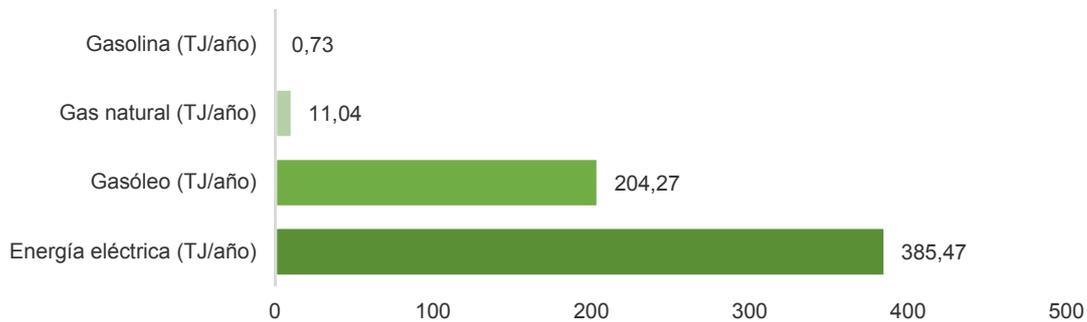
Los principales recursos empleados se relacionan con el consumo de energía, agua, materiales, emisiones a la atmósfera, contaminación del suelo, gestión de residuos y otros impactos potenciales significativos.

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


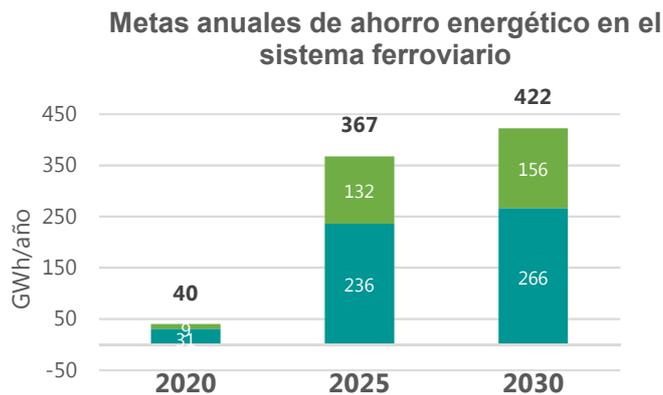
El consumo de energía en actividades propias en Adif proviene principalmente de la electricidad y el gasóleo. Éste último es utilizado en los vehículos y equipos de mantenimiento de vías, maniobras a talleres, operaciones auxiliares en terminales y maniobras en estaciones. En menor medida, Adif consume 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.

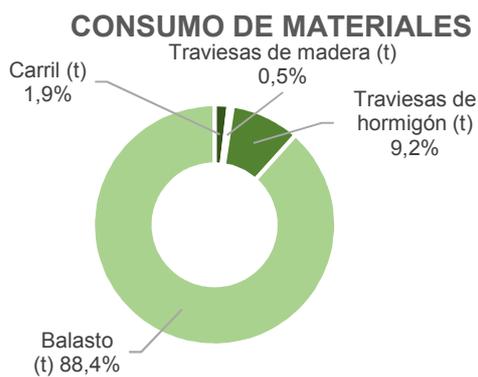
INTENSIDAD ENERGÉTICA


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

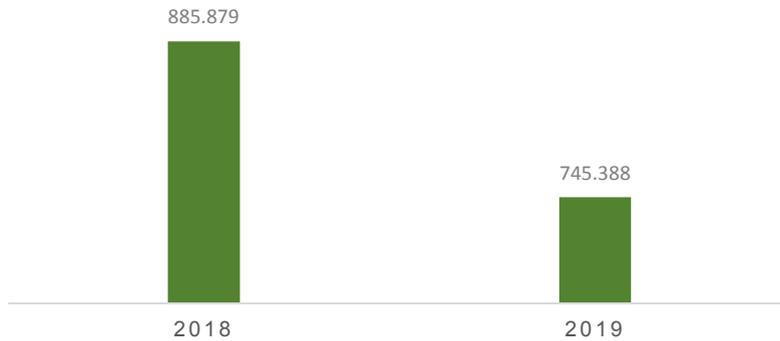
Adif emplea herbicidas con objeto de impedir el crecimiento de las plantas herbáceas en las infraestructuras e instalaciones de su propiedad, cuyo crecimiento puede generar problemas en la circulación y un mayor riesgo de que se produzcan incendios en los márgenes de las vías. El consumo de herbicidas 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:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_TLMN6W6R56Y6ZXIHJ9CCQBH2ABGKW en https://www.pap.hacienda.gob.es

		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

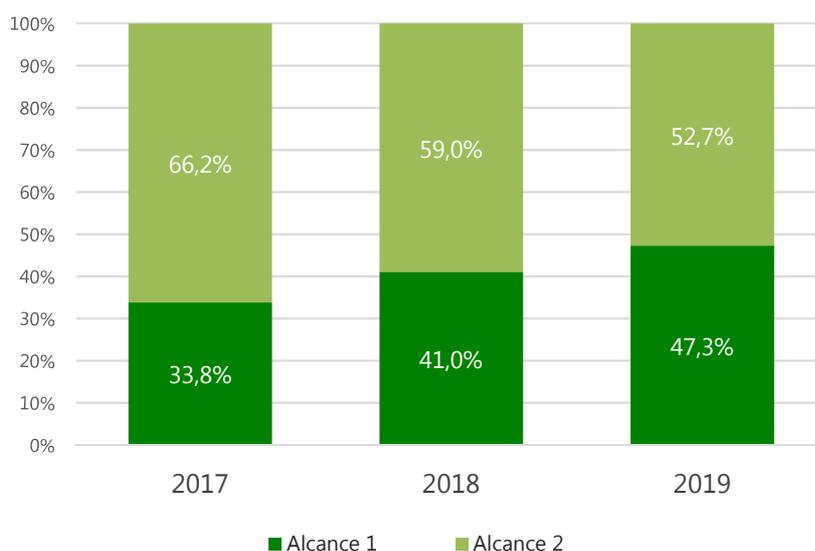
(*)Según valores de 2018.

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.

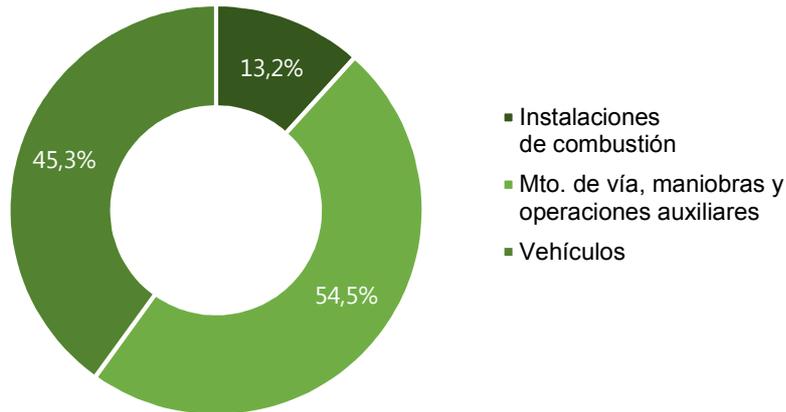
Por otro lado, en 2019, toda la energía eléctrica consumida por Adif ha sido con **certificados de Garantía de Origen (GdO)**, por lo que, si tenemos en cuenta esta circunstancia, se puede hacer un cálculo de la Huella de Carbono asumiendo que las emisiones correspondientes al alcance 2 son nulas. De 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:



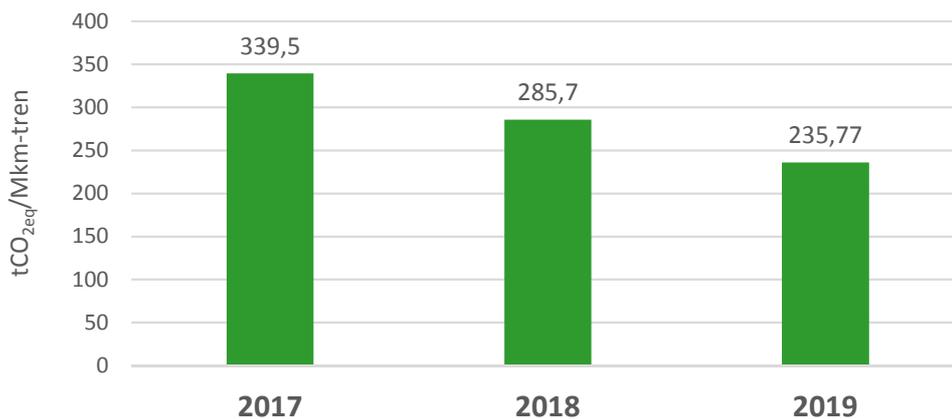
Se observa que la contribución del alcance 2 tiene una tendencia negativa, debido principalmente al menor factor de emisión que cada año varía. Dentro del alcance 1, son las actividades de mantenimiento de vía, maniobras y operaciones auxiliares las que originan una mayor cantidad de emisiones directas 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

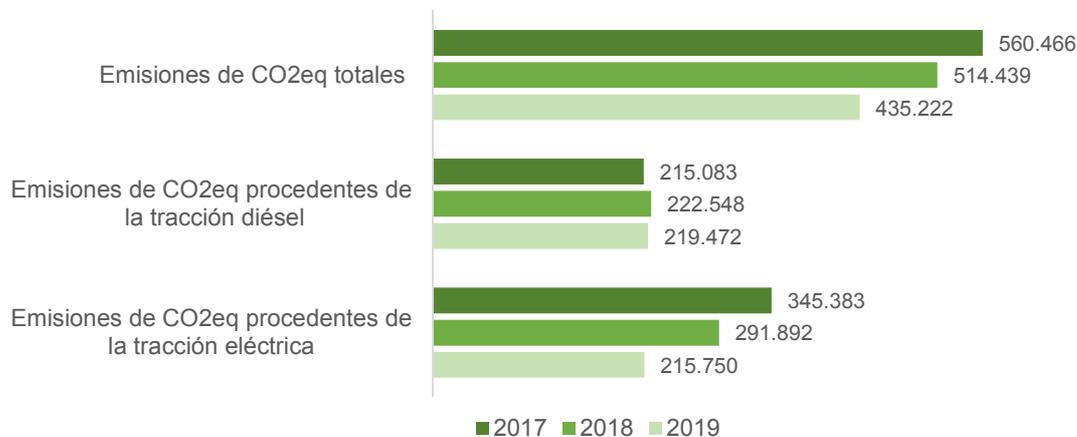


Emisiones de la tracción ferroviaria en las infraestructuras gestionadas por Adif

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.

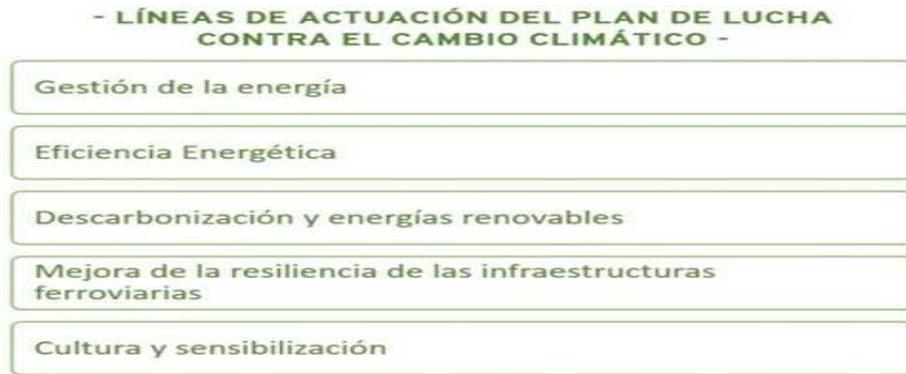
Sobre la base de dicho Plan Director, aprovechando la experiencia y conocimiento adquirido, durante 2018 se ha trabajado en la elaboración de un **Plan de Lucha contra el Cambio Climático 2018 – 2030** común a Adif y Adif-AV que, desde su aprobación el primer trimestre de 2019 sustituye a los Planes 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:

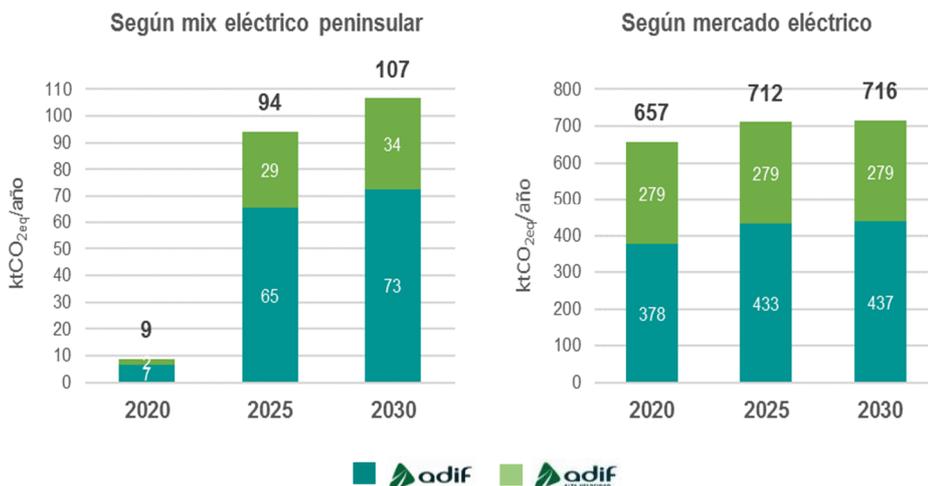


El Plan de Lucha Contra el Cambio Climático de Adif y Adif-AV ha sido aprobado en el primer trimestre de 2019, estableciendo objetivos de reducción del consumo energético y de emisiones de GEI y fijando metas específicas para los años 2020, 2025 y 2030.

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:

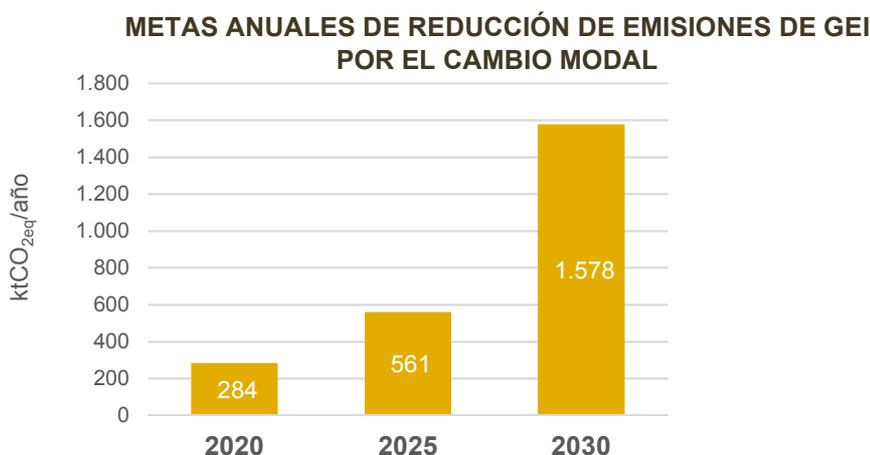
METAS ANUALES DE REDUCCIÓN DE EMISIONES DE GEI EN EL SISTEMA FERROVIARIO



La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_TLMN6W6R56Y6ZXIHJ9CQBHZABGKW 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.

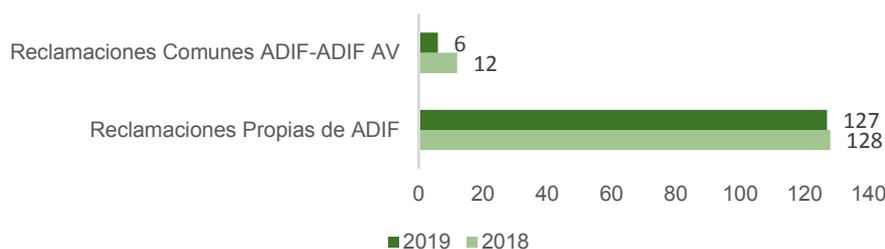
Adicionalmente existen otras fuentes de emisión de ruido y vibraciones, como son:

- 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.

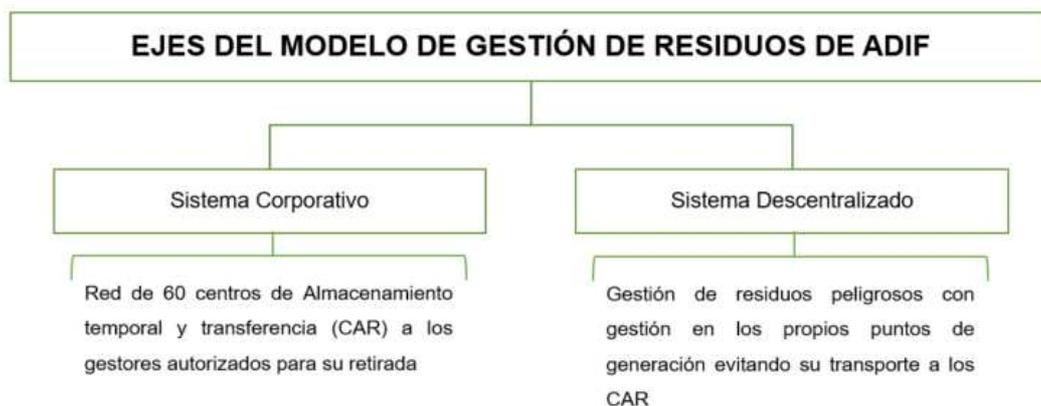
En octubre de 2019, se aprobó la formalización de la ejecución de los trabajos correspondientes a “Diseño de Proyectos y Ejecución de Medidas de Descontaminación de Suelos para la Mitigación del Riesgo Ambiental”. Estas actuaciones fueron aprobadas en el Comité de Dirección del 7 de febrero de 2019. 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.

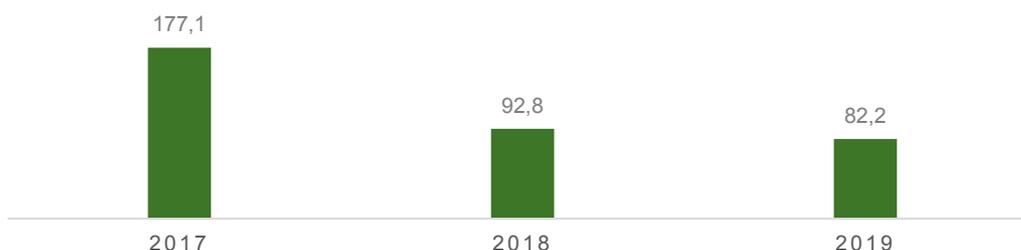
El modelo de Gestión de Residuos de Adif se basa en dos ejes: un sistema corporativo y un sistema descentralizado.



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 tráficos, 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

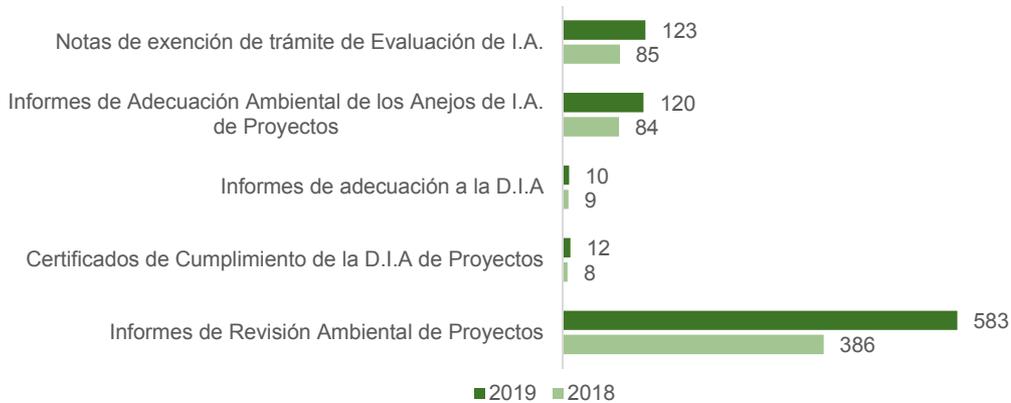
El Ministerio de Fomento tiene delegada en la presidencia de Adif la aprobación de los proyectos encomendados a esta entidad pública empresarial. Además, de acuerdo con el estatuto de Adif, esta Entidad ostenta la supervisión de los proyectos que sean aprobados por ella; y así como, la certificación 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.

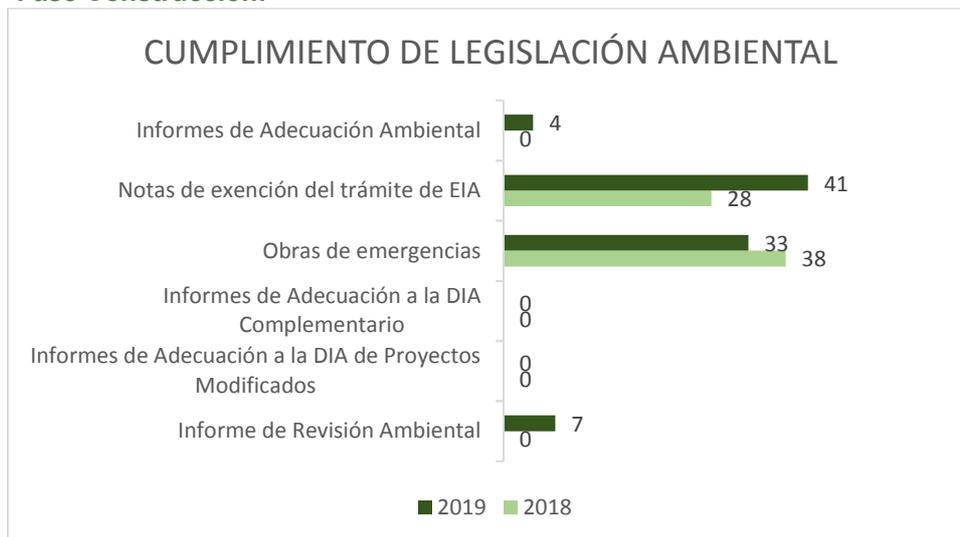
La evolución de los indicadores relacionados con la gestión medioambiental en proyectos, en los 2 últimos años ha sido la siguiente:

❖ **Fase Diseño:**

CUMPLIMIENTO LEGISLACIÓN AMBIENTAL



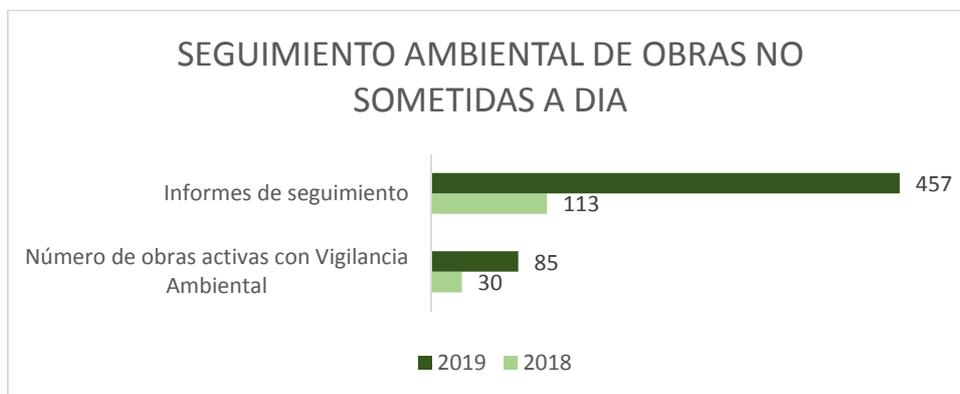
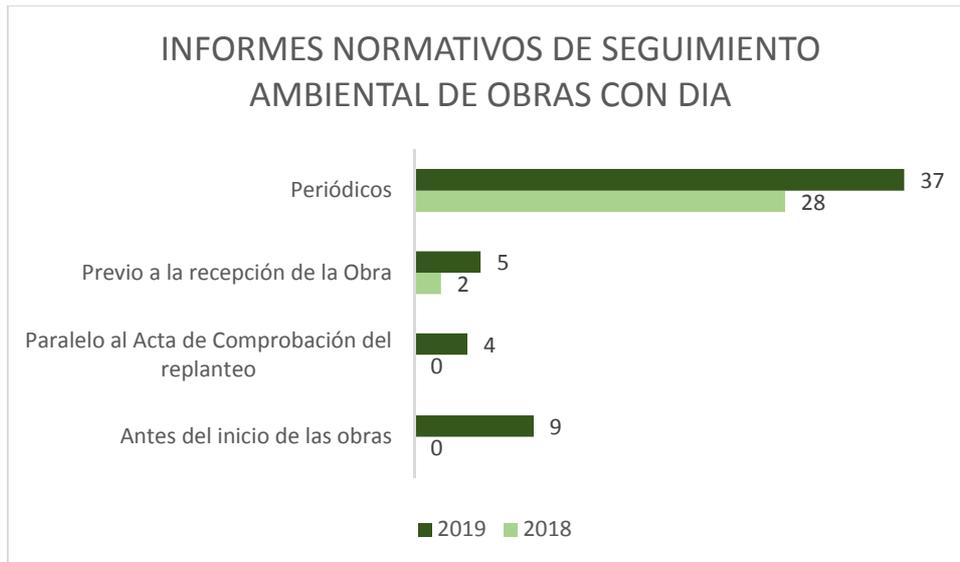
❖ **Fase Construcción:**



❖ **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:

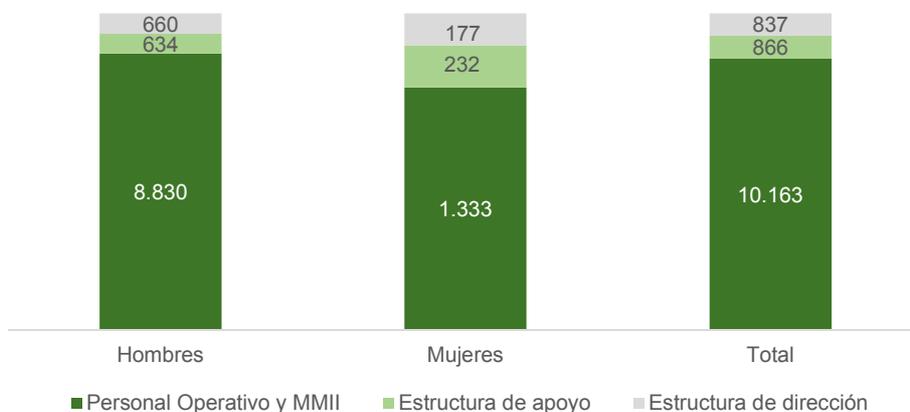
En 2019 la plantilla de Adif ha estado formada por **11.866 empleados**, 109 menos que en 2018.



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€.

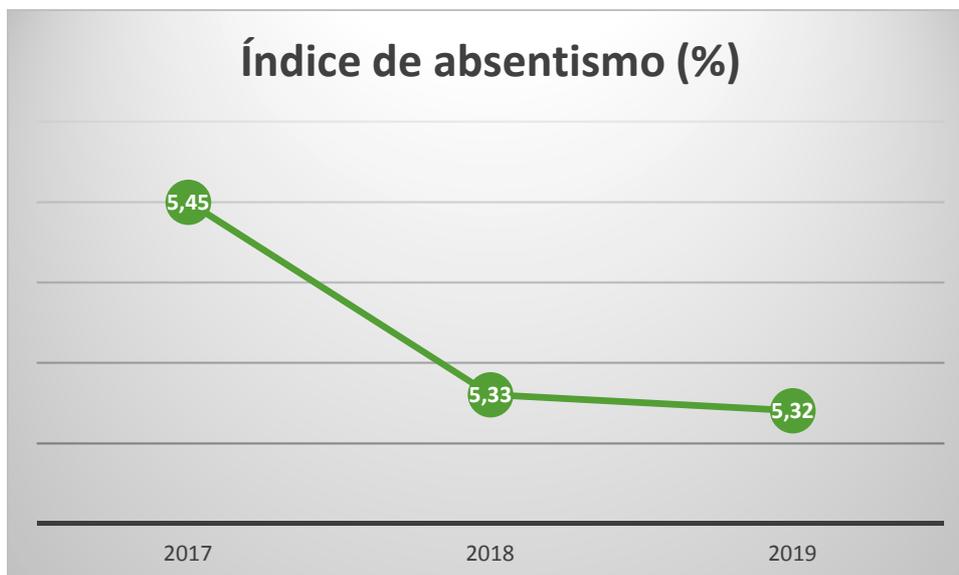
Respecto a la integración de personas con discapacidad en 2019 el 2,34% de la plantilla de Adif presentaba algún tipo de discapacidad, es decir, 278 empleados.

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 Psicosfísicos. 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.



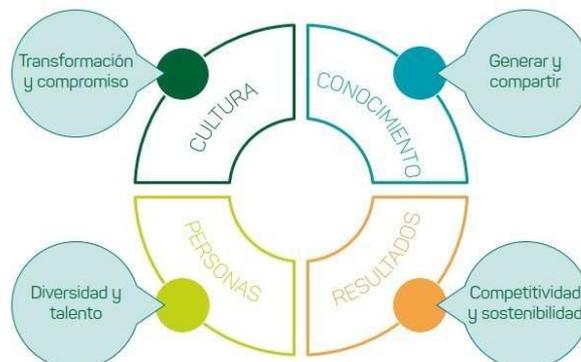
En 2019, se ha continuado con el despliegue del Modelo de Gestión por Competencias – Transformación Digital, que puso en marcha la Dirección de Recursos Humanos en 2016 para adecuar los comportamientos de su catálogo a los que demanda el nuevo escenario de la Transformación Digital.

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.

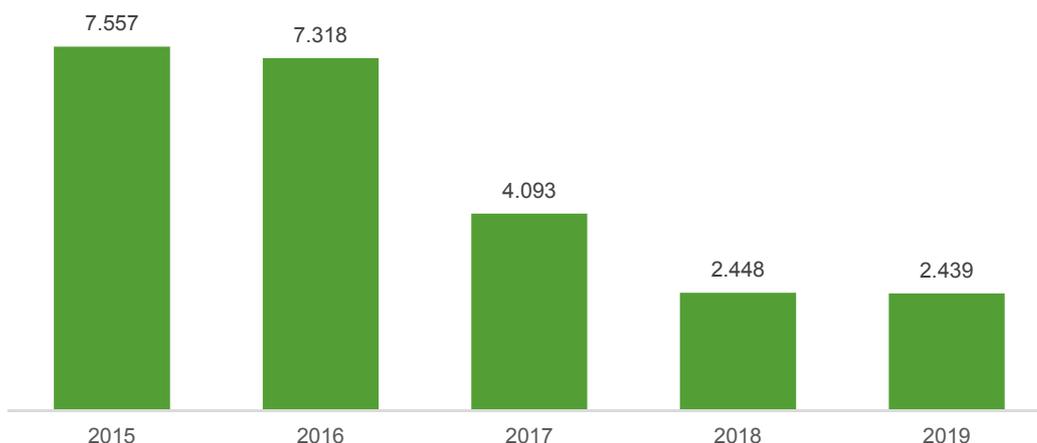
Comerciantes


- **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.

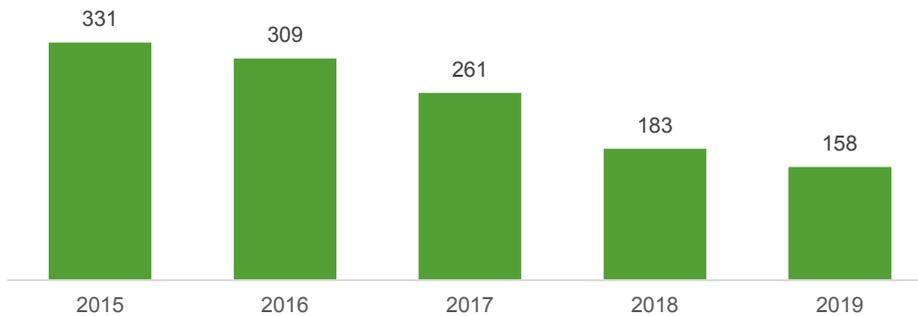
RECLAMACIONES EN ESTACIONES DE VIAJEROS


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.



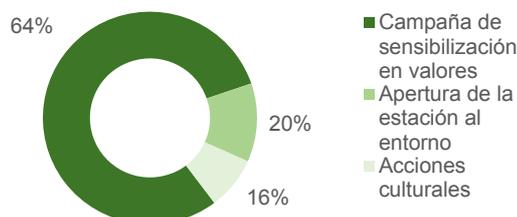
Campañas solidarias: retorno económico directo obtenido con las campañas de captación de fondos y socios. En 2019, este retorno ha sido de 146.351 euros, disminuyendo frente a los 379.124 euros del año anterior.

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

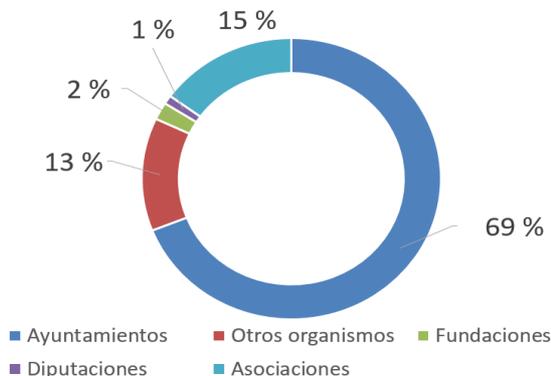
PROGRAMA ACTIVOS PARA EL DESARROLLO

“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 repercuta en un beneficio para toda la sociedad. De esta forma, contribuyen al desarrollo sostenible del sistema ferroviario y a su integración urbanístico-ferroviaria en las ciudades, en línea con las políticas marcadas por las instituciones competentes.

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 MEDITERRÁNEO, 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 de 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



	<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 		<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
	<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 		<ul style="list-style-type: none"> • Reducción de un 21% de consumo de agua respecto a 2018
	<ul style="list-style-type: none"> • Eficiencia energética: 27,92GWh/año ahorrados 		<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
	<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* 		<ul style="list-style-type: none"> • Accesibilidad*: 85,07% de viajeros • 100% compras con criterios responsables * • 25% de mujeres en el Consejo de Administración
	<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 * 		<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 *
	<ul style="list-style-type: none"> • Reducción de emisiones de GEI: 6.278Tn de CO2 eq • 31 proyectos de I+D+i 		<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€
	<ul style="list-style-type: none"> • 60 notificaciones en el buzón ético* • 25% mujeres en el Consejo de Administración 		<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).

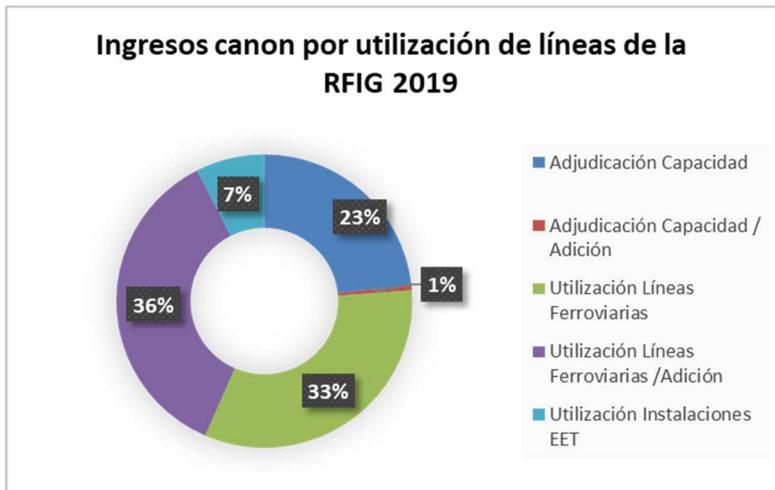
El volumen total de ingresos por cánones devengados en 2019 experimentó un incremento del 1% respecto al año anterior.

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

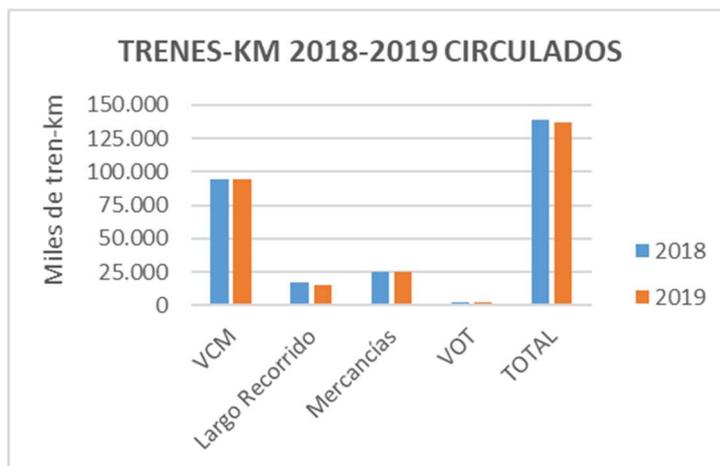
revisiones explicadas en el párrafo anterior), motivado por el incremento de tarifas respecto al primer semestre de 2018 en los servicios VL y VOT.

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:

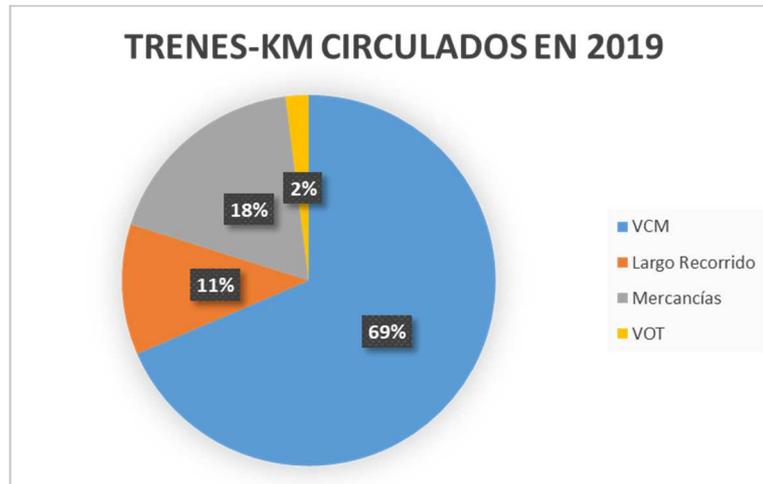


El tráfico, medido en trenes-km circulados, se redujo en un 1,35% respecto a 2018, registrándose la variación más destacada en los servicios de viajeros de largo recorrido que disminuyeron un 9% respecto a 2018. Por su parte, el servicio de mercancías registró un ligero crecimiento del 0,15%.

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:

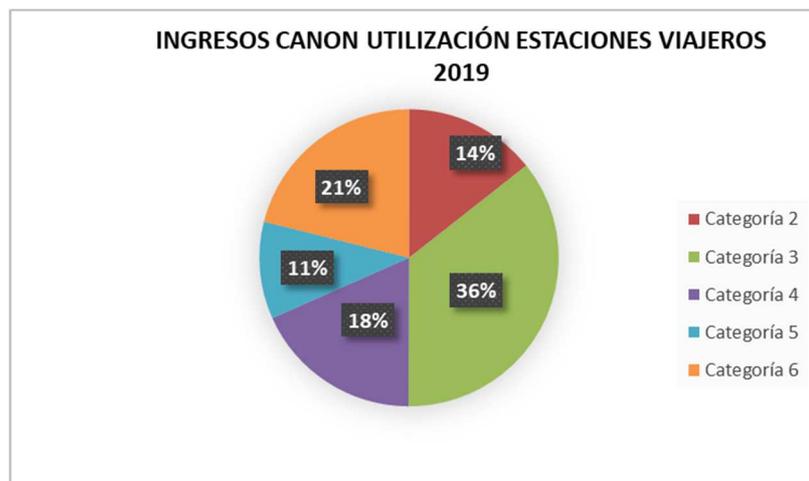


10.3.2. Cánones por utilización de estaciones y otras instalaciones

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.

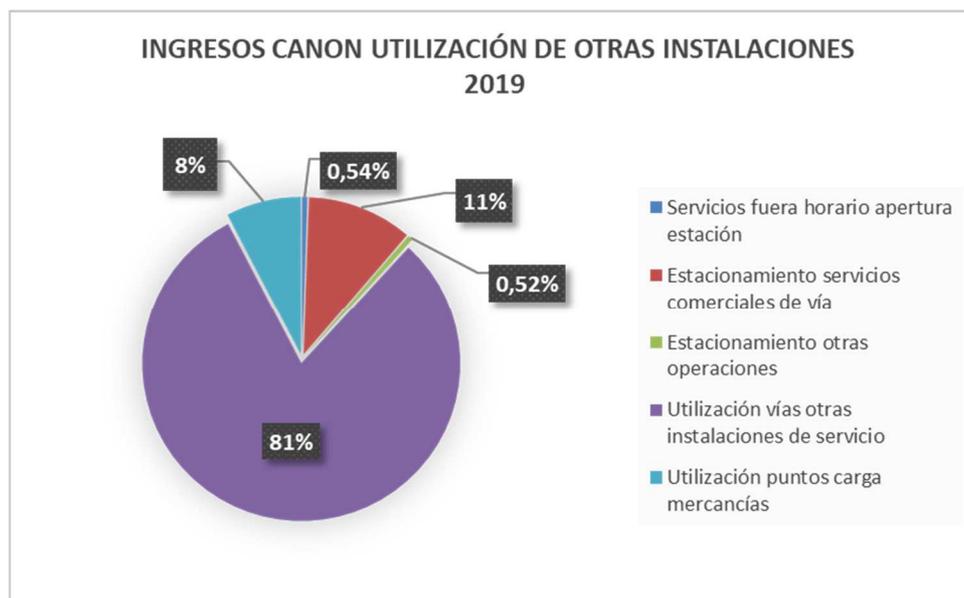
Es de destacar que, como consecuencia de la extinción de la bonificación regulada en la disposición transitoria tercera de la LSF, se han devengado ingresos correspondientes a 2018 y 2019 del canon por estacionamiento en estaciones de viajeros para servicios comerciales.

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.