

INFORME DE GESTIÓN 2025 – ESTADO DE SOSTENIBILIDAD. ADIF.

marzo 2026

Mensaje del Presidente de Adif y Adif AV



En 2025, Adif y Adif AV volvieron a dedicar todos sus esfuerzos para hacer del ferrocarril el medio de transporte que nuestra sociedad necesita: un ferrocarril sostenible en el sentido más amplio, cercano y útil, vertebrador y conectado. Con el viajero siempre en el centro de nuestra actividad y objetivos, hemos afrontado nuevos retos y avanzado en la consecución de muchos otros, imprimiendo un gran impulso a proyectos emblemáticos –algunos de ellos beneficiados por los fondos *Next Generation*– y al desarrollo de los corredores europeos con una visión global y actuaciones tanto en la red convencional como en la de alta velocidad.

En la red convencional, fueron muchas las actuaciones que se culminaron en 2025, poniendo a disposición de los usuarios infraestructuras completamente renovadas, más fiables y funcionales, como las líneas Huesca-Canfranc y Gijón-Laviana; duplicando asimismo la vía en algunas de ellas, como en el tramo comprendido entre Santander y Muriedas, en Cantabria. En paralelo, seguimos trabajando intensamente en muchas otras operaciones de renovación integral para poner al día nuestra red convencional, como las que en 2025 experimentaron importantes progresos en el eje Cantábrico-Mediterráneo, en su tramo Sagunto-Teruel-Zaragoza, o en la línea Ourense-Lugo. Destacan en este capítulo los Planes de Cercanías en diferentes territorios, con múltiples mejoras en marcha allá donde se prestan estos servicios. Además, se sucedieron los avances en el Corredor Mediterráneo, adecuando la infraestructura ferroviaria al ancho estándar, con nuevos hitos en puntos estratégicos como los nudos de Vila-seca, Sant Vicenç de Calders (tras la completa transformación del túnel de Roda de Berà) y Castellbisbal, conocido como ‘la puerta a Europa’ del corredor.

Además, transcurrido un año desde que la DANA afectó tan gravemente a la provincia de Valencia –sin olvidar otros territorios en los que también fue necesario intervenir para reponer las infraestructuras dañadas–, pudimos recuperar el servicio en la línea C3 de Cercanías hasta Buñol, una vez reparados los cuantiosos daños y la construcción de tres nuevos viaductos sobre la rambla de Cheste. El intenso trabajo y la esmerada dedicación de nuestros profesionales y colaboradores nos permitió restablecer el tráfico en el resto de líneas afectadas en 2024, pero quedaba pendiente de reapertura el tramo entre Aldaya y Buñol, el más dañado de todos.

En el ámbito de la alta velocidad, se materializaron avances muy importantes en todos los ejes en desarrollo, que en algunos casos abordaron ya la fase de superestructura en tanto se culmina la obra civil: Almería, donde además integramos la infraestructura en la capital; Extremadura, con el nuevo bypass de Mérida y el despliegue del tramo Talayuela-Plasencia; Cantabria, desarrollando una nueva plataforma ferroviaria desde Palencia; País Vasco, donde además de la conexión entre las tres capitales y con Francia ya desarrollamos el enlace con el resto de la red a través de Burgos; Navarra a través del tramo Castejón-Pamplona... Muchas de estas actuaciones forman parte de las inversiones que estamos realizando para desarrollar el Corredor Atlántico.

En las líneas de alta velocidad ya operativas también se produjeron progresos notables para maximizar su capacidad y operatividad. Es el caso de las duplicaciones de vía en el corredor

Palencia-León-Asturias y la línea de Granada, o el *bypass* de Almodóvar del Río entre las líneas de Sevilla y Málaga. Por su parte, hemos dado pasos decisivos en la renovación de la primera línea de alta velocidad de nuestra red, la Madrid-Sevilla, que encara su recta final. Queremos apoyar el cambio modal al ferrocarril profundizando en un uso más intensivo de nuestra red. Así, en 2025 avanzamos en el diseño de una nueva oferta de capacidad marco en las relaciones Madrid-Galicia, Madrid-Asturias/Cantabria y Madrid-Cádiz/Huelva, brindando a empresas y usuarios nuevas posibilidades.

En la cara más visible de Adif para viajeros y ciudadanos, las estaciones -donde nos esforzamos por incrementar sus prestaciones y accesibilidad-, 2025 fue un año de grandes progresos en muchas actuaciones distribuidas a lo largo de todo el territorio. Entre las grandes terminales multimodales destaca la transformación de Chamartín, que experimentó un nuevo salto cualitativo con la apertura de nuevos espacios e instalaciones y otras mejoras que nos aproximan a la imagen definitiva de la estación. Quiero subrayar el gran reto técnico que esta actuación supone, simultaneada en todo momento con el servicio ferroviario, al igual que en Puerta de Atocha, que en 2025 encaró la última fase de las obras de remodelación de su marquesina; y en la barcelonesa estación de Sants, donde arrancó su gran renovación integral mientras se completan etapas en las obras de la nueva terminal de La Sagrera.

También en 2025 abrieron sus puertas nuevas estaciones, como las de Santiago de Compostela; Salou, en la red de Cercanías de Cataluña; o La Felguera Nuevo Langreo y Sama-Los Llerones, en el marco de la integración del ferrocarril en la localidad asturiana de Langreo. Asistimos igualmente a la conclusión de los trabajos de restauración de estructuras singulares, como las marquesinas de las históricas estaciones de Francia, en Barcelona, y Norte, en Valencia; y avanzamos en los proyectos de renovación, ampliación y mejora de la accesibilidad de muchas otras, así como en la planificación y diseño de nuevas estaciones, especialmente en el ámbito de los servicios de proximidad.

Otro de los principales ejes de nuestra actividad en 2025 fueron los proyectos encaminados a que las mercancías se suban al tren, haciendo del ferrocarril una opción cada vez más atractiva para el sector. A la red de nodos logísticos estratégicos, que avanza imparable en diversos puntos clave de la red para optimizar sinergias, se unen numerosas iniciativas, como la multiplicación de apartaderos para trenes de mercancías, el despliegue de nuevos accesos ferroviarios a los puertos y la adecuación de la infraestructura para los servicios de autopista ferroviaria. En este sentido, en 2025 iniciamos obras de gran envergadura en el tramo Madrid-Zaragoza para adaptar gálibos en pasos superiores y túneles, entre otras actuaciones complementarias; algo que estamos haciendo también en otras líneas de la red convencional, al tiempo que las modernizamos. También realizamos con éxito pruebas de circulación entre Madrid y Extremadura, sumándose un nuevo itinerario a disposición del sector logístico que conecta con el ya operativo desde Valencia hasta Madrid.

En cuanto a la información en materia ambiental, social y de gobernanza (ASG) recogida en el presente Informe de Gestión destacar que, al igual que en el ejercicio anterior, se da cumplimiento a los requisitos de divulgación de la información no financiera y diversidad establecidos en la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, y, de manera complementaria, se ha realizado el esfuerzo de aplicar las Normas Europeas de Información de Sostenibilidad, definidas en la conocida Directiva CSRD, avanzando hacia una transición a este nuevo marco de reporte de sostenibilidad.

En nuestro compromiso de mejorar dicho reporte, en 2025 hemos actualizado nuestro análisis de doble materialidad y profundizado en el mismo, consolidando el modelo de identificación y evaluación de impactos, riesgos y oportunidades (IROs) en materia ASG en ambas entidades.

Para una gobernanza corporativa sólida, el Comité de Sostenibilidad ha venido trabajando en 2025 en identificar y proponer las acciones a desarrollar en el futuro con el objetivo de avanzar en el desempeño de los compromisos establecidos en la Política de Sostenibilidad de Adif y Adif AV, contando con la participación e implicación de las áreas con mayor impacto ASG.

Así, nuestra hoja de ruta para hacer frente a los grandes desafíos a los que se enfrentan ambas entidades en los próximos años se va a definir a través de un Plan de Acción de Sostenibilidad con el horizonte 2030, con acciones que mitiguen los impactos negativos y riesgos y potencien y aprovechen los impactos positivos y las oportunidades.

A este respecto, en concreto en relación con nuestro compromiso en materia de cambio climático, destacar que en 2025 se ha culminado el proceso de registro de la huella de carbono de ambas entidades para el periodo 2019 a 2024 en el registro oficial del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), regulado por el Real Decreto 163/2014, de 14 de marzo.

De esta manera, Adif y Adif AV han obtenido el sello “Calculo y Reduzco” para los años 2022, 2023 y 2024, anticipándose al cumplimiento legal establecido por el Real Decreto 214/2025, de 18 de marzo, que obliga a las empresas públicas a calcular y publicar su huella de carbono para los alcances 1 y 2.

Desde la perspectiva de financiación sostenible, en junio de 2025 tuvo lugar la novena emisión de obligaciones en formato de bono verde, por un importe de 500 millones de euros. Esta emisión es la novena de estas características realizada por Adif AV desde 2017, consolidando así su posición de referencia en el mercado nacional, con un total de 5.100 M€ emitidos, y como uno de los emisores ‘verdes’ más activos en el sector europeo de gestores de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad.

Esta emisión se realiza bajo un marco de Financiación Verde renovado en agosto de 2022, alineado con los *Green Bond Principles* de ICMA (*International Capital Market Association*) y la Taxonomía ambiental europea, habiendo recibido la máxima calificación por parte del evaluador externo Sustainable Fitch.

En este sentido, el rating ESG Risk Rating de Sustainability, indicador que califica los aspectos ASG, situó a Adif AV como la primera empresa del sector de infraestructuras de transporte (tras analizar 171 entidades por Sustainalytics) y la cuarta en el universo global de compañías analizadas, casi 15.000.

En el plano social se destaca la revalidación en 2025 de los galardones de *Empowering Women's Talent* y *Diversity Leading Company* que otorga el portal de recursos humanos Equipos y Talento, así como la consolidación y progreso en el nivel avanzado en igualdad según la herramienta de medición de brecha de género del programa Target Gender Equality de Pacto Mundial de las Naciones Unidas. Adif y Adif AV, comprometidas con la igualdad y la no discriminación de las personas LGTBI en la empresa, adoptan en 2025 un conjunto de medidas por acuerdo de empresa y representación sindical como consecuencia de la adaptación del Real Decreto 1026/2024, de 8 de octubre, y negocian un protocolo específico frente al acoso y la violencia contra las personas LGTBI.

Como entidades firmantes del Pacto Mundial de Naciones Unidas, Adif y Adif AV reafirman su compromiso con los diez principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas que comprenden las siguientes áreas de actuación: Derechos Humanos, normas laborales, medioambiente y lucha contra la corrupción, contribuyendo activamente a los ODS y generando valor para nuestros grupos de interés.

Con la mirada en el futuro, seguimos avanzando en nuestros compromisos compartiendo con nuestros grupos de interés las mejoras conseguidas en el ejercicio, construyendo un futuro más próspero y sostenible.

Luis Pedro Marco de la Peña

Presidente de Adif y Adif AV

ÍNDICE

INFORME DE GESTIÓN	7
1. Resumen Ejecutivo	7
1.1. Contexto y novedades de 2025	7
1.2. Cifras operativas y económicas del ejercicio	9
1.3. Cifras relativas a principales indicadores ASG	10
1.4. Principales cifras de inversiones realizadas.....	12
1.5. Principales cifras de adjudicaciones	12
1.6. Principales indicadores ASG vinculados a ODS	13
2. Principales actividades desarrolladas.....	14
2.1. Construcción: Actuaciones en red de Adif y estaciones.....	14
2.2. Mantenimiento de infraestructuras.....	24
2.3. Explotación de infraestructuras	27
2.4. Gestión de los Servicios Logísticos.....	30
2.5. Seguridad integral del sistema ferroviario (todas las actividades de seguridad) .	39
2.6. Otras áreas de actividad.....	40
2.7. Sociedades de integración ferroviaria	51
2.8. Grupo Societario	54
3. Orientación a resultados	56
3.1. Análisis de la actividad y sus logros	56
3.2. Licitaciones realizadas	82
3.3. Fondos Europeos aplicables	90
3.4. Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIF)	94
ESTADO DE SOSTENIBILIDAD	99
1. Información general (ESRS 2).....	99
1.1. Acerca de este informe (BP)	99
1.2. Gobierno corporativo (GOV)	104
1.3. Estrategia y modelo de negocio (SBM)	117
1.4. Análisis de Doble Materialidad	157
1.5. Gestión Integral de Riesgos.....	169
2. Información Medioambiental (ESRS E)	174
Taxonomía Ambiental.....	174
Gestión ambiental	181
2.1. Cambio climático (E1).....	191
2.2. Contaminación (E2)	212
2.3. Recursos hídricos y marinos (E3).....	218
2.4. Biodiversidad y ecosistemas (E4)	219
2.5. Uso de los recursos y economía circular (E5)	224
3. Información social (ESRS S).....	235
3.1. Personal propio (S1).....	235
3.2. Trabajadores de la cadena de valor (S2)	275
3.3. Colectivos afectados (S3)	277
3.4. Consumidores y usuarios finales (S4).....	293
3.5. Compromiso con los Derechos Humanos en Adif	305

4. Información sobre gobernanza (ESRS G)	308
4.1. Cumplimiento, ética y transparencia (G1)	309
5. Seguridad Integral Ferroviaria	322
5.1. Seguridad en la Circulación	322
5.2. Seguridad en la Información (Ciberseguridad)	333
5.3. Seguridad y autoprotección	335
5.4. Seguridad ambiental	347
5.5. Gestión de Riesgos Operativos	354
6. Innovación y desarrollo	356
6.1. Gestión de la I+D+i	357
6.2. Transformación digital	368
7. Contribución a los ODS	372
7.1. Retos globales y Agenda 2030	375
8. Anexos	384
8.1. Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs)	384
8.2. Índice de contenidos CSRD-ESRS	400
8.3. Contenidos ley 11/2018	409
8.4. Metodología Taxonomía Ambiental	417
8.5. Contribución al desarrollo socioeconómico	431
8.6. Informe de auditoría SCIIF	438

INFORME DE GESTIÓN

1. Resumen Ejecutivo

1.1. Contexto y novedades de 2025

Gobernanza de la sostenibilidad:

- **Profundización en el análisis de doble materialidad**, base fundamento del Informe de Gestión 2025, a través de la identificación y evaluación de los impactos, riesgos y oportunidades (IROs) materiales en materia de sostenibilidad, según el marco de reporte de la CSRD y estableciendo una **metodología** para evaluarlos conforme a su **magnitud y probabilidad**. Para su evaluación, se han definido unos **umbrales** que han permitido el establecimiento de los IROS materiales (en torno a 80). Este trabajo se enmarca en el compromiso de la Política de Sostenibilidad de la Entidad, de *"Operar con los más altos estándares de gobierno corporativo y transparencia, mediante la divulgación de información material de sostenibilidad y alinear la gestión de riesgos empresariales con los riesgos ambientales, sociales y relacionados con la gobernanza (riesgos ASG)"*.
- Entrega a la Entidad del **reconocimiento CONTIGO SOMOS+** como entidad prescriptora bronce del Pacto Mundial de Naciones Unidas, por su contribución a la incorporación de nuevos participantes y su compromiso con los Diez Principios y los ODS de la Agenda 2030.

Oferta de Empleo Público:

- **Adjudicación de plazas de las convocatorias de ingreso** correspondientes a la oferta de empleo anual y ejecución de los correspondientes procesos masivos de contratación (1.207 incorporaciones OEP 2024 Adif de las 1.324 plazas convocadas).

Plan de relevo generacional/Movilidad interna y Jubilación parcial:

- En noviembre de 2024 se publicaron convocatorias de **movilidad interna** cuyo desarrollo se produjo a lo largo del primer semestre de 2025, siendo la fecha de publicación de la resolución definitiva el 28 de julio de 2025. Al amparo de esta se adjudicaron 3.317 plazas de personal operativo, 642 de supervisores, 357 de cuadros técnicos y 373 de técnicos.
- El 4 de marzo de 2025 se publicó Circular de **Jubilación Parcial** 2025, con una oferta de 701 plazas. Finalizado el proceso se cubrieron todas ellas. Actualmente en la entidad se contempla la **jubilación parcial con reducción de jornada del 75%**, salvo que el acceso se anticipe más de dos años respecto de la edad ordinaria, en cuyo caso será del 33% hasta que resten dos años para el cumplimiento de la edad ordinaria de jubilación y del 75% a partir de entonces. Esta jubilación parcial se vincula al ingreso de personas con contrato de relevo indefinido a tiempo completo.

Conciliación laboral/Trabajo a Distancia:

- Medida de conciliación presente en la Entidad, para aquellos puestos susceptibles de optar a esta modalidad. El Acuerdo sobre Trabajo a Distancia (TAD) suscrito por la Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo de Adif y Adif AV el 16 de junio de 2021, regula el procedimiento para la aplicación del TAD en Adif y Adif AV. También resulta de aplicación a la incorporación del personal de nuevo ingreso que haya cumplido el año de permanencia en el puesto desempeñando su trabajo en

modalidad presencial. **Puestos Susceptibles para TAD** a 31/12/2025 (2.153) vs Empleados en TAD a 31/12/2025 (2.049: 1.185 H y 864 M).

Transición Ecológica y Cambio climático:

- Adif y Adif AV consolidan su compromiso con la sostenibilidad y la lucha contra el cambio climático **registrando su huella de carbono de 2019 a 2024 en el Registro oficial del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO)**. Con ello, la Oficina Española de Cambio Climático ha otorgado a cada entidad los sellos oficiales correspondientes al cálculo de la huella de carbono y la reducción de sus emisiones de gases de efecto invernadero de los últimos seis años.

Liberalización del transporte de viajeros:

- Durante el **Horario de Servicio 2024-2025, se han firmado adendas a los Acuerdos Marco suscritos con las empresas Renfe y Ouigo**. En concreto, en fecha 18 de marzo de 2025 se firmó la Adenda nº 4 al Acuerdo Marco suscrito con Renfe en cumplimiento de la resolución dictada por la CNMC (expte. STP/DTSP/068/24) en relación con el cambio de cabeceras de determinados servicios entre Madrid y el eje este, con limitación de los Horarios de Servicio a los que afecta dicho cambio (2024/2025 y 2025/2026). Y, en fecha 6 de marzo de 2025 se suscribió la Adenda nº 3 al Acuerdo Marco firmado con Ouigo de cara a la modificación de la fecha de inicio de las operaciones en el eje este (Madrid-Valencia 7/10/2022 y Madrid-Alicante 28/04/2023) y en el eje sur (30/10/2024). Finalmente, Ouigo inició sus servicios entre Madrid y el eje sur el 16 de enero de 2025.
- A lo largo de las **4 ventanas de solicitudes de la Declaración de la Red (DR)** que se abrieron en 2025, se recibieron un total de **553 peticiones**, distribuidas de la siguiente manera:
 - o ILSA: total 60 solicitudes: 28 Resueltas y con contrato, 25 rechazadas, 6 repetidas y 1 pendiente.
 - o OUIGO: total 4 solicitudes: 4 Resueltas y con contrato.
 - o RENFE: total 485 solicitudes: 483 Resueltas y con contrato, 1 rechazada y 1 pendiente.
 - o RENFE MERCANCÍAS: total 1 solicitud: 1 Resuelta y con contrato.
 - o FGC: total 1 solicitud: 1 pendiente.

Fondos europeos:

- En 2025 se han solicitado ayudas por un importe de 396 millones de euros dentro de los fondos: **Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y Mecanismo Conectar Europa (CEF, por sus siglas en inglés)**. Se han concedido, también dentro de estos fondos, un total de 390 millones de euros.
- Teniendo en cuenta la totalidad de los fondos europeos que se gestionan en Adif y Adif AV, en 2025 se han cobrado 1.261,7 millones de euros, de los que 1.119 millones proceden **de fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR)**.
- En el marco del **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR)**, durante 2025 ha sido crucial el trabajo realizado para asegurar:
 - o el cumplimiento de los principios transversales (o principios de gestión) que exige la normativa (Reglamento UE 2021/241 del Parlamento europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021 por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia; Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia),

- el control de costes,
 - el seguimiento de las previsiones de ejecución y recepción de obras,
 - la contribución a hitos y objetivos de los expedientes críticos.
- De igual modo, se ha participado en la adenda al Plan para financiar los daños producidos por la DANA, incorporándose una nueva componente, la 32 (Mejora de las infraestructuras afectadas por la DANA); y la adenda para la simplificación de hitos y objetivos de cara al cierre del PRTR: **Adif y Adif AV contribuyen con más de un 86% de la inversión total prevista del Ministerio.**

1.2. Cifras operativas y económicas del ejercicio¹

 ECONÓMICOS	 EMPLEADOS	 NEGOCIO
113,49 M€ importe de la deuda a valor nominal 97,63 M€* inversión en transformación digital 2.226,14 M€ ingresos de explotación 11,23 M€ inversión en I+D+i 80,20% aprovechamiento de los fondos comunitarios 9,09 M€* inversión en formación -83,30 M€ resultado del ejercicio 5.921,95* M€ inversión en integración urbana (inversión acumulada) -74,12 M€ EBITDA 39,67 M€ resultado financiero	21,10% mujeres en plantilla 13.772 empleados (10.866 hombres y 2.906 mujeres) 25,48% mujeres en Estructura de Dirección 13.591 contratos indefinidos (representa un 98,68%) 1.396.187 horas totales de formación (1.087.717 masculino/ 308.470 femenino) 561 empleados con discapacidad >20 medidas de conciliación 5,39 índice de absentismo 4,96% brecha salarial en plantilla (a favor del género masculino) 92,51% empleados cubiertos por	805,43 millones de usuarios en estaciones de viajeros Adif 11.676 km red ferroviaria gestionada 88,41%* de viajeros que acceden a estaciones con itinerarios accesibles gestionadas por Adif y Adif AV 6.761,60 km líneas electrificadas en servicio 1.430 estaciones titularidad de Adif (100 con Servicio asistencia Adif Acerca) 4.993 media de trenes circulando por día 21² empresas que operan en la red de Adif

¹ Datos señalados con *: Datos agregados Adif y Adif AV.

² Empresas que operan en la **red de Adif**: ACCIONA RAIL, ALSA RAIL, CEPSA, CAPTRAIN ESPAÑA, COMBOIOS DE PORTUGAL, COMSA, CONTINENTAL RAIL, EUROCARGO RAIL, FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya), FERROVIAL RAILWAY, GO TRANSPORT, LOW COST RAIL, CSP LOGITREN, MEDWAY, RENFE VIAJEROS, RENFE MERCANCÍAS, ATHOS RAIL, HEXAFRET, SNCF VOYAGEURS, TRACCIÓN RAIL, TRANSERVI.

1.3. Cifras relativas a principales indicadores ASG^{4,5}

 AMBIENTAL		 SOCIAL		 GOBERNANZA	
42,83 M€ dedicados a la prevención de incendios	72,70% consumo de energías renovables	100% de compras con criterios responsables (fase de ejecución de contrato)	497 evaluaciones de riesgos laborales	11 miembros del Consejo	36,36% entre 30-50 años en el Consejo
4,33 MJ/km-tren de intensidad energética final	70,18 GWh eq/año ⁶ mejora de la eficiencia energética	220.571,16 M€ inversiones en la comunidad (lucro cesante-Programa Estación Abierta)	252 acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones en vigor	12 reuniones del Consejo	63,64% >50 años en el Consejo
547 medidas de ahorro energético implantadas desde 2009					
318 obras no sometidas a DIA activas con vigilancia ambiental	100% de la energía eléctrica con certificados de Garantía de Origen (GdO) renovable	6.000€ ⁷ valor de los patrocinios	140* sugerencias recibidas en estaciones de viajeros	27,27% mujeres en el Consejo	25% mujeres en Comisión de Auditoría
78 obras sometidas a DIA activas con vigilancia ambiental				22 notificaciones al Código Ético por incumplimiento	
83,81M€ ** recursos destinados a protección medioambiental (inversión + explotación)	12.508 tCO ₂ eq/año de reducción de emisiones de gases efecto invernadero (GEI)	1.924.767,11€ aportaciones a fundaciones y organizaciones sin ánimo de lucro	2.900* reclamaciones en estaciones de viajeros	1.169 empleados formados en ética	3 consejeros no ejecutivos en Comisión de Auditoría
7 sanciones administrativas ambientales graves o muy graves	377,64 TJ/año ⁸ energía eléctrica consumida	1.854,69 M€ ⁹ contribución a grupos de interés	32 contratos arrendamientos	9 consejeros no ejecutivos en Consejo	2 consejeros independientes

³ El 92,51% de los empleados están cubiertos por convenio (91,93% en 2023 y 92,25% en 2024). En el ejercicio 2025 ha habido 884 personas pertenecientes a la categoría de estructura de dirección (879 en 2023 y 884 en 2024) que han permanecido fuera del convenio colectivo.

⁴ Datos señalados con *: Datos agregado Adif y Adif AV.

⁵ Datos señalados con **: Dato a cierre 2024, última información disponible. La información relativa a 2025 se presentará en el segundo semestre de 2026, en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

⁶ Representa una reducción del 0,30% respecto al año anterior.

⁷ Dato agregado Adif y Adif AV. Los patrocinios que se han realizado se han hecho extensivos a Adif y Adif AV, y a efectos de contabilización se encuentran registrados en Adif.

⁸ Representa el 70,5% del total del consumo de energía.

⁹ Contenido vinculado al indicador **GRI 201-1**: Valor económico directo generado y distribuido. **Valor económico distribuido**: costes de explotación + gastos financieros + impuestos

 AMBIENTAL	 SOCIAL	 GOBERNANZA
	(valor económico distribuido) con criterios sociales 1.904 km extensión de las vías verdes en Adif (sumatorio de km totales)	en Comisión de Auditoría 5 consejeros independientes en Consejo

1.4. Principales cifras de inversiones realizadas

Inversiones realizadas

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Inversión en renovación y mejora de los activos de la Entidad (en el ámbito de estaciones, instalaciones logísticas e inversiones transversales) (M€) (IVA inc.)	361,40 ¹⁰	620,89 ¹¹	871,67 ¹²
Inversión para la redacción de proyectos y ejecución de obras (M€) IVA inc.	101,44	123,88	138,97 ¹³
Inversión en red convencional (renovación, mejora, reposición de activos en explotación) (M€) IVA inc.	1.283,97	1.903,84	2.526,23
Inversión por ejes ferroviarios (Red Convencional) (M€) IVA inc.	1.429,81	2.081,73	2.770,56
Inversión para la redacción de proyectos y ejecución de obras en estaciones (M€) IVA incluido ¹⁴	21,30	35,80	86,83
Inversión en actuaciones relacionadas con la accesibilidad en estaciones (M€) IVA incluido	11,09 ¹⁵	16,79	41,21
Inversión en I+D+i (M€)	9,07	7,86	11,23
Inversión en transformación digital (M€) ¹⁶	33,50	49,78	97,63

1.5. Principales cifras de adjudicaciones

Importes adjudicados

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Importe anual adjudicado en construcción (M€) IVA no incluido	1.869,76	1.470,62	1.474,28
Importe adjudicado a labores de mantenimiento de red convencional (M€) IVA no incl.	108,47	359,36	653,12

¹⁰ Partidas desglosadas: estaciones: 72,07M€; instalaciones logísticas: 120,49M€; e inversiones transversales: 168,85M€.

¹¹ Partidas desglosadas: Estaciones: 175,41M€; Inst. Logísticas: 218,49M€; Inv. Transversales: 227,00M€.

¹² Partidas desglosadas: Estaciones: 261,96M€; Inst. Logísticas: 288,89M€; Inv. Transversales: 320,82M€.

¹³ Nº de contratos: 312.

¹⁴ Contenido vinculado al indicador **GRI 203-1**: Inversiones en infraestructuras y servicios apoyados.

¹⁵ Dato agregado Adif y Adif AV.

¹⁶ Dato agregado Adif y Adif AV.

1.6. Principales indicadores ASG vinculados a ODS



100% de la energía eléctrica con certificados de Garantía de Origen (GdO) renovable

4,33 MJ/km-tren de intensidad energética final

1.079¹⁷ puntos de recarga eléctrica en 80 aparcamientos.



871,67 M€¹⁸ IVA inc. inversión en renovación y mejora de los activos de la Entidad (en el ámbito de estaciones)

2.526,23M€ inversión en Red Convencional (renovación, mejora y reposición de activos en explotación) IVA o incluido

120,04 millones km-tren¹⁹ tráfico total (volumen de tráfico)

6.761,60 km de línea electrificada en servicio

69,89²⁰ km de línea renovados o mejorados



5.921,95M€²¹ inversión integración urbana (inversión acumulada) 111,93 M€ (inversión anual ejecutada)

252²² convenios, acuerdos, protocolos de integración con las sociedades de integración en las que participa Adif

805,43 M de usuarios en estaciones de viajeros Adif



46,90% reducción de la Huella de Carbono gracias a la adquisición de energía eléctrica con certificados de garantía de origen renovable (GdO)²³

12.508 tCO₂eq de emisiones evitadas en el sistema ferroviario

161,21 tCO₂eq/Mkm-tren de intensidad de emisiones en función de los km-tren

¹⁷ Dato agregado Adif y Adif AV.

¹⁸ Estaciones: 261,96 Instal. Logísticas: 288,89 Invers. Transversales: 320,82

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

²⁰ Líneas RC: RENOVACIÓN INTEGRAL DE LA LÍNEA EN EL TRAMO BUÑOL – UTIEL (29,32 km); RENOVACIÓN DE VÍA DEL TRAMO BOBADILLA - RONDA, DEL PK 26+500 AL PK 69+583 DE LA LÍNEA BOBADILLA – ALGECIRAS (24,39 km); Actuaciones para la adecuación de las autopistas ferroviarias en los ámbitos noreste y centro (12,97km); Adaptación de la estación de Can Tunis (3,22 km)

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

²² Dato acumulado. El cómputo realizado en años anteriores puede sufrir modificaciones al alza en años sucesivos debido a la tramitación definitiva de nuevos convenios.

²³ Frente al 41,89% en 2024 de reducción de la Huella de Carbono por la energía eléctrica adquirida con certificados de origen (GdO).

2. Principales actividades desarrolladas²⁴

2.1.Construcción²⁵: Actuaciones en red de Adif y estaciones

Principales Hitos:

- **Estaciones Galicia: Lugo y Coruña.** En ejecución obras de la Nueva Estación de Lugo y de la Remodelación y Señalización de la Estación de A Coruña.
- **Acceso Puerto A Coruña,** ejecución de las obras del Acceso Ferroviario al Puerto Exterior de A Coruña en Punta Langosteira.
- **Ramal Ferroviario de Acceso al Muelle de Cabezuela.** En ejecución obras de infra y vía durante 2025 (finalizadas en octubre de 2025) y obras de señalización de dicho Ramal Ferroviario.
- **Nuevo Acceso Ferroviario al Puerto de Sevilla.** En ejecución obras de infra y vía y de Señalización.
- **Conexión de las Líneas de Alta Velocidad Madrid-Sevilla y Córdoba-Málaga en el entorno de Almodóvar del Río (By Pass de Almodóvar del Río).** En ejecución obras de señalización. Obras de infra, vía y electrificaciones suspendidas (previsión de levante de suspensión en enero de 2026).
- **Paso Subterráneo en la estación de Cantillana.** En ejecución obras de infra, vía, electrificación y remodelación de andenes.
- **Alcobendas- San Sebastián de los Reyes.** Mejora de las condiciones de evacuación y protección contra incendios de la estación subterránea perteneciente a la línea C4a de cercanías Madrid. Cierre de la CFO así como la aprobación del Proyecto Construido.
- **Doce de Octubre y Puente de Alcocer.** Mejora de las condiciones de evacuación y protección contra incendios de las estaciones subterráneas pertenecientes a la línea C5 de cercanías Madrid. Continuar con los trabajos, iniciados en 2025, con la finalización de reposiciones de algunos servicios afectados en ejecución y la ejecución de parte de los nuevos pozos que servirán de nuevas salidas de emergencia a las estaciones junto con abordar también trabajos encaminados a resolver problemas de filtraciones en la estación Doce de Octubre. **La Tenerife (Pinto).** Nuevo apeadero perteneciente a la línea C3 de cercanías Madrid. Se espera finalizar la obra en 2026.
- **Corredor Mediterráneo:** En el tramo Castellbisbal – Martorell, finalizadas las obras en los tres subsistemas (Vía, LAC y CMS) e iniciadas pruebas de fiabilidad para la PeS del ancho estándar en dicho tramo. En el tramo Martorell-Sant Vicenç de Calders, finalizada la adaptación al ancho mixto de la estación de Sant Vicenç de Calders, y acondicionamiento y adaptación del ancho mixto a los tramos metálicos sobre el río Noia. En el tramo Sant Vicenç de Calders – Tarragona – Nudo Vilaseca, finalizado el acondicionamiento y adaptación al ancho mixto del túnel de Roda de Bará.
- **LAV Antequera-Granada. Variante de Loja.** En ejecución obras de tres tramos de Variante de Loja: Riofrío, A-92 y Valle del Genil.
- **Embajadores (Fase I).** Actuaciones prioritarias en la evacuación y protección contra incendio de esta estación subterránea perteneciente a la línea C5 de cercanías Madrid. Se espera finalizar la obra en 2026.
- Puesta en servicio, con fecha 31 de diciembre, de la primera fase de la **remodelación integral del centro logístico de La Llagosta**, una de las actuaciones más relevantes en

²⁴ Contenido vinculado al indicador **GRI 2-6:** Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales.

²⁵ Contenido vinculado al PE20230 en Pilar Servicio. Objetivo 7 (**PSEV-OE7**).

Cataluña en materia de transporte ferroviario de mercancías. Esta fase incluye la conexión en ancho mixto (convencional ibérico y estándar europeo mediante tercer carril) del nuevo complejo con la red ferroviaria a través de la línea Mollet-El Papiol, enlazando con el Nudo de Castellbisbal, el Puerto de Barcelona y el Corredor Mediterráneo.

- Puesta en explotación, con fecha 3 de noviembre de 2025, de la primera fase del nuevo esquema de explotación de la **remodelación de la estación de Montcada-Bifurcació**, principal nudo ferroviario de la salida norte de Barcelona. Esta fase corresponde a las Fases 1A y 1B del proyecto de remodelación integral de la estación.
 - ✓ Nueve vías del futuro esquema funcional de la estación.
 - ✓ El nuevo andén 3, operativo para viajeros.
 - ✓ Un paso inferior para uso ferroviario y otro paso subterráneo para viajeros, que mejora la accesibilidad al andén.
 - ✓ El muro de la vía mango de seguridad y parte del futuro andén 2.

Estas actuaciones permiten incrementar la capacidad y flexibilidad del nodo para las líneas de Rodalies R3, R4 y R7, y optimizar los encaminamientos hacia los túneles ferroviarios de Barcelona

- **Puesta en servicio de vía única en la Estación de la Sagrera por su trazado definitivo, eliminando cualquier vía en superficie.**

Contribución a los ODS:



Nuestros compromisos:

Desarrollo de la infraestructura como instrumento de servicio seguro que garantice la cohesión social, la conectividad y la movilidad, fiable y de calidad, así como el bienestar social apostando por un desarrollo socioeconómico inclusivo y sostenible del país.

- **Corredor Mediterráneo**

Para el año 2026, se prevé la Puesta en Servicio del ancho estándar en el tramo Castellbisbal – Martorell (1er Semestre), y en el tramo Martorell-Sant Vicenç de Calders-Bif. Vilaseca (2º Semestre)

- **Variante Este de Valladolid**

La variante de Valladolid continuará con su ejecución en todos los subsistemas de acuerdo con la planificación vigente. Finalizaron los trabajos en la playa de vías para mercancías del complejo, así como, todas las actuaciones correspondientes a la primera fase que permite la salida de los trenes de Fasa-Renault y del complejo por la variante ferroviaria hasta el nudo norte. Desde el mes de mayo se encuentra en explotación una parte de dicha fase, habiéndose iniciado las pruebas correspondientes previas a solicitar la Autorización de PeS a la AESF de la solución completa de la fase 1Se finalizó los trabajos para la reubicación en el complejo de la Terminal de Servicios Logísticos; . Continúan en ejecución el resto: Mantenimiento; Redalsa; Centro de Tecnología de Vía (CTV) y plataforma de la Variante en lo correspondiente a la Fase 2.

- **Nuevo Acceso Ferroviario al Puerto de Sevilla.**

Está previsto finalizar las obras de infra y vía en 2026 y su Puesta en Servicio a finales de 2026.

- **Conexión de las Líneas de Alta Velocidad Madrid-Sevilla y Córdoba-Málaga en el entorno de Almodóvar del Río (By Pass de Almodóvar del Río).**

Está previsto finalizar las obras de infra, vía y electrificación en el segundo semestre de 2026.

- **Paso Subterráneo en la estación de Cantillana.**

Está previsto finalizar las obras en el segundo semestre de 2026.

- **Galicia. Estaciones**

En 2025 continuaron las obras de la estación de Lugo: El nuevo edificio de viajeros se integrará en la plaza intermodal que conectará las estaciones de ferrocarril y autobús. También se construirá un nuevo paso bajo vías, destinado a la comunicación entre andenes, exclusiva para los usuarios del ferrocarril, y a un paso urbano peatonal, que permitirá la conexión transversal, salvando la traza del ferrocarril entre el centro urbano y el parque del Sagrado Corazón. Se prevé su Puesta en Servicio en el 2026.

Asimismo, también continúan las obras de Remodelación de la Estación de A Coruña, actuación relevante dentro del nueva área intermodal de la ciudad. También se prevé su Puesta en Servicio en el 2026

- **Cercanías de Madrid**

Licitación e inicio de las obras en las estaciones de la línea C-5 de cercanías de Madrid, por un lado, Embajadores Fase II y Laguna Las actuaciones incluidas en los proyectos de construcción incluyen la prolongación de andenes y la mejora de las condiciones de accesibilidad, evacuación y ventilación en caso de incendios.

Licitación e inicio de las obras asociadas a la obra y protección civil en los túneles de la línea C5 de cercanías Madrid. Licitación e inicio de las obras de las nuevas estaciones pertenecientes a la línea C4b de cercanías Madrid de Soto del Real Sur y Tres Cantos Norte. En ejecución:

- **Alcobendas- San Sebastián de los Reyes.** Mejora de las condiciones de evacuación y protección contra incendios de la estación subterránea perteneciente a la línea C4a de cercanías Madrid. Obra finalizada en 2025. En el 2026 se espera cerrar el expediente. Sólo quedaría pendiente el cierre de la CFO así como la aprobación del Proyecto Construido.
- **Doce de Octubre y Puente de Alcocer.** Mejora de las condiciones de evacuación y protección contra incendios de las estaciones subterráneas pertenecientes a la línea C5 de cercanías Madrid Los trabajos, iniciados en 2025, continuarán en el año 2026 con la finalización de reposiciones de algunos servicios afectados en ejecución y la ejecución de parte de los nuevos pozos que servirán de nuevas salidas de emergencia a las estaciones. Se espera abordar también trabajos encaminados a resolver problemas de filtraciones en la estación Doce de Octubre. Las obras se extenderán hasta el año 2028.
- **Embajadores (Fase I).** Actuaciones prioritarias en la evacuación y protección contra incendio de esta estación subterránea perteneciente a la línea C5 de cercanías Madrid. Se espera finalizar la obra en 2026.
- **La Tenería (Pinto).** Nuevo apeadero perteneciente a la línea C3 de cercanías Madrid. Se espera finalizar la obra en 2026.
- **Acceso Puerto Exterior A Coruña.** Se continuarán las obras del Acceso Ferroviario al Puerto Exterior de A Coruña en Punta Langosteira de cara a su entrada en servicio en el 2026, mediante la conexión norte de este nuevo ramal con el Eje Atlántico de Alta Velocidad.
- **Actuaciones en el entorno de Montcada.**
 - ✓ **Soterramiento de la R2 a su paso por Montcada i Reixach.** Se relacionan los objetivos más relevantes:
 - Inicio de la excavación del túnel en mina, como actuación relevante que marca el arranque del soterramiento, previsto para el primer trimestre de 2026.

- Puesta en explotación del desvío ferroviario este, estimada para el segundo trimestre de 2026, para posibilitar las pantallas del lado oeste del túnel entre pantallas y la ejecución del pozo de ataque norte.
- Inicio del desvío de la autovía C-33, programado para el cuarto trimestre de 2026. Este desvío permitirá el inicio de la excavación del túnel entre pantallas por el lado norte. Para la ejecución de esta actuación será necesario, con carácter previo, reponer un servicio eléctrico de la compañía Endesa.
- Reinicio de los trabajos en la calle Carril, previsto para el primer trimestre de 2026, con el objetivo de:
 - Implementar las medidas de seguridad y habitabilidad en los edificios afectados por los trabajos de refuerzo del terreno.
 - Continuar posteriormente con la ejecución de la pantalla de micropilotes pendiente y las actuaciones de jet grouting, con el fin de dejar preparada la zona para la futura excavación del túnel en mina, ya sea desde la boca sur o desde la salida de emergencia nº 3.
- Remodelación de la estación de Montcada Bifurcación. Fase I: en los próximos meses se llevarán a cabo las siguientes actuaciones, con el objetivo de alcanzar la puesta en servicio de la actuación global durante el segundo trimestre de 2026:
 - Finalizar el andén 2 y ejecutar la construcción completa del andén 1.
 - Montar la configuración definitiva de las vías 1, 2, 3 y 4, así como la vía de enlace con la línea R3, y proceder a su puesta en explotación.
 - Ejecutar nuevos desvíos y aparatos de vía necesarios para el esquema funcional final.
 - Completar el paso inferior peatonal, garantizando la conexión entre todos los andenes.
- Implantar las nuevas áreas técnicas destinadas al lavado, limpieza y estacionamiento de trenes. Asimismo, en el marco de la remodelación integral de la estación, está prevista la ejecución de un nuevo edificio de viajeros. El inicio de las obras de esta actuación reviste una especial importancia, ya que permitirá:
- Implantar una accesibilidad universal real, garantizando el uso de la estación por todas las personas.
 - Incorporar ascensores y recorridos plenamente adaptados a personas con movilidad reducida.
 - Establecer una conexión directa con el nuevo paso inferior bajo la playa de vías, mejorando la funcionalidad y la seguridad de los desplazamientos internos.
 - Eliminar las barreras históricas existentes entre el entorno urbano y la estación, favoreciendo su integración en la trama urbana.
 - El inicio de las obras está previsto para el primer trimestre de 2026.
- Variante de Vallbona y Bifurcación Aigües: Como objetivos más destacables, se prevé la ejecución de dos cajones hincados bajo la línea L-270, ambos con inicio programado en el primer trimestre de 2026:
 - El primero estará destinado a reponer el paso inferior de Tapioles, que además desempeña funciones de drenaje hidráulico (torrente) y resulta afectado por el trazado del tramo en túnel.
 - El segundo corresponde al paso inferior existente en las inmediaciones del pozo sur, punto de arranque del túnel de las obras de soterramiento de Montcada i

Reixac, y se ejecuta de forma vinculada al desvío de un gran colector de BCASA, cuya actuación también está prevista para el primer trimestre de 2026.

- Adicionalmente, se ha programado para el segundo trimestre de 2026 la puesta en explotación de los desvíos ferroviarios 1, 2 y 3, lo que permitirá mantener la explotación ferroviaria durante las obras y liberar el ámbito de vías existente, posibilitando el inicio del túnel de soterramiento y la nueva configuración de vías en el enlace. Para lograr este hito, es necesario que el contrato de CMS diseñe la ingeniería de señalización y esté en disposición de dar cobertura a la obra de infraestructura y electrificación.
- Por último, en el mes de diciembre de 2026 está prevista la finalización de la losa de cubierta del túnel de aproximación, hasta el inicio del túnel en mina de la actuación de soterramiento de las vías de Montcada i Reixac.

- **Vicálvaro.**

Se prevé la puesta en servicio de la playa de vías de la parte sur de la estación, la conexión con la estación de Cercanías de Vicálvaro que incluye la depresión de la vía, con su correspondiente enclavamiento, ejecución del viaducto que cruza la estación, así como la vía ZZA que conecta con la conexión de Alcalá de Henares, con lo que se completaría la fase 1B objeto de la obra. Para ello se llevarán a cabo las sustituciones del transformador de servicios y de señales de la subestación de tracción; y se llevará a cabo la retirada de material de vía de segundo uso procedente de las actuaciones de levante de vías.

- **Terminal Logística La Llagosta. Remodelación de la terminal logística.**

Una vez iniciada la operación y explotación de la terminal en ancho mixto, se ha programado, en una fase posterior, la conexión en ancho estándar (UIC) mediante un viaducto que permite salvar las infraestructuras existentes del nudo ferroviario de Mollet sin interferir en la explotación. Esta actuación garantizará una conexión directa en ancho estándar entre la terminal y la línea 280, en ambos sentidos. La puesta en servicio de esta fase está prevista para el cuarto trimestre de 2026.

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

Los objetivos fundamentales son los siguientes:

- Finalización de la infraestructura del tramo I en abril de 2026.
- Finalización de la infraestructura del tramo II en mayo de 2026
- Finalización de montaje de vía en el cuarto trimestre del 2026.

- **Acceso Ferroviario al Puerto de Sagunto.**

Los trabajos de electrificación finalizarán a principios del 2026. Una vez se completen los trabajos pendientes de señalización y de los sistemas de control y seguridad, previstos para el segundo trimestre de 2026, se ha programado la puesta en servicio del ramal para el cuarto trimestre de 2026.

- **Estaciones**

Nueva estación de Parla Norte y sus accesos.

Las obras de la estación y sus accesos están previstas que finalicen en el cuarto trimestre de 2026, tras lo cual se desarrollará un periodo de pruebas técnicas y de explotación, así como la tramitación de las autorizaciones correspondientes ante la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF).

Como consecuencia de este calendario, la puesta en servicio comercial de la estación de Parla Norte está programada para el cuarto trimestre de 2026, una vez superada la fase de pruebas y validaciones de seguridad.

Nuevo edificio de viajeros de la estación Montcada Bifurcación

En el marco de la remodelación integral de la estación, está prevista la ejecución de un nuevo edificio de viajeros. El inicio de las obras de esta actuación reviste una especial importancia, ya que permitirá:

- Implantar una accesibilidad universal real, garantizando el uso de la estación por todas las personas.
- Incorporar ascensores y recorridos plenamente adaptados a personas con movilidad reducida.
- Establecer una conexión directa con el nuevo paso inferior bajo la playa de vías, mejorando la funcionalidad y la seguridad de los desplazamientos internos.
- Eliminar las barreras históricas existentes entre el entorno urbano y la estación, favoreciendo su integración en la trama urbana.

El inicio de las obras está previsto para el primer trimestre de 2026.

Nuevo Complejo Ferroviario De La Estación De Atocha (Madrid):

Proyecto Constructivo De La Fase 2. Accesos A La Marquesina Histórica Desde La Glorieta De Carlos V Y Proyecto Constructivo De La Fase 2. Acondicionamiento de La Marquesina Histórica.

Las obras se encuentran muy avanzadas. Se ha previsto finalizar prácticamente la totalidad de las obras durante el segundo trimestre de 2026. Únicamente quedaría pendiente la acometida de media tensión de Unión Fenosa, prevista para el cuarto trimestre, que permitirá realizar las pruebas de verificación y funcionamiento de los equipos asociados, quedando así las obras finalizadas en su totalidad Restauración de las fachadas y cubiertas de la estación de València Nord; fase cubiertas y naves laterales, fase marquesina histórica principal y fase fachadas y carpinterías

- Cubiertas y naves laterales:

Los trabajos se encuentran muy avanzados, incluyendo la sustitución de las antiguas cubiertas por nuevas cubiertas de zinc, la retirada controlada de fibrocemento y la mejora de la iluminación natural. Varias zonas han sido ya finalizadas, permitiendo la retirada progresiva de andamios en áreas de andenes y accesos laterales.

- Marquesina Histórica principal:

La restauración se desarrolla en tres fases. La primera fase ya se encuentra finalizada. La segunda fase, actualmente en ejecución y centrada en los vanos centrales de la cubierta, tiene prevista su finalización en el segundo trimestre de 2026, momento en el que se iniciará la tercera y última fase de la actuación.

Asimismo, durante el segundo trimestre de 2026 concluirán los trabajos en las cubiertas de las naves laterales iniciados en el 2025.

- Fachadas y carpinterías:

Continuarán los trabajos de restauración en fachadas exteriores, torreones y carpinterías históricas, con el objetivo de recuperar el aspecto original del edificio y reforzar su conservación a largo plazo. Estas actuaciones seguirán desarrollándose de forma paralela al resto de fases durante 2026

Accesibilidad y de reforma del edificio de viajeros de la estación de Alcalá de Henares (Madrid).

Actualmente ya se ha ejecutado la estructura del edificio y el cerramiento del sótano. Para 2026 está prevista la finalización del edificio de viajeros y su puesta en servicio una vez se supere la fase de pruebas y validaciones de seguridad.

- **Otras Actuaciones.**

Se llevarán a cabo las obras del soterramiento de la línea de ancho métrico en Torrelavega (Cantabria) y del proyecto de construcción de la Variante de Rincón de Soto (LA RIOJA).

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

Adif continúa avanzando en las obras y proyectos encomendados por el Gobierno, comunicando los territorios de la geografía española a través de una red de altas prestaciones.

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

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

Como se ha comentado previamente, las principales actividades que desarrolla Adif corresponden a la construcción, mantenimiento y explotación.

Las **actividades más relevantes** que se han realizado durante el ejercicio 2025 en términos de construcción son las que siguen a continuación:

Corredor Mediterráneo (Castellbisbal – Nudo Vila Seca)

En el tramo Castellbisbal – Martorell, en 2025 se han finalizado las obras en los tres subsistemas (Vía, LAC y CMS) y se han iniciado las pruebas de fiabilidad para la PeS del ancho estándar en dicho tramo. En el tramo Martorell-Sant Vicenç de Calders, se ha finalizado la adaptación al ancho mixto de la estación de Sant Vicenç de Calders, y el acondicionamiento y adaptación al ancho mixto a los tramos metálicos sobre el río Noia. En el tramo Sant Vicenç de Calders – Tarragona – Nudo Vilaseca, se ha completado el acondicionamiento y adaptación al ancho mixto del túnel de Roda de Bará.

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

Estaciones Galicia: Lugo y Coruña

En el 2025 se continuaron las obras de la Nueva Estación de Lugo. El nuevo edificio de viajeros se integrará en la plaza intermodal que conectará las estaciones de ferrocarril y autobús. También se construirá un nuevo paso bajo vías, destinado a la comunicación entre andenes, exclusiva para los usuarios del ferrocarril, y a un paso urbano peatonal para uso de la ciudad, que permitirá la conexión transversal, salvando la traza del ferrocarril entre el centro urbano y el parque del Sagrado Corazón. Está actuación se engloba dentro del Convenio del Área Intermodal de Lugo. Previsión fin de obra junio 2026. Luego se entrega la documentación para solicitar autorización a la AESF, por lo que será posterior su puesta en servicio.

En 2025, una vez puesta en servicio la Estación Provisional de A Coruña que permite independizar las obras de la explotación ferroviaria, se ha llevado a cabo la ejecución de la nueva marquesina metálica de 200 metros de longitud que protegerá la nueva playa de vías. También se ha avanzado con el nuevo paso inferior que conectará con el aparcamiento del área intermodal, y los nuevos edificios que conformarán la estación definitiva: edificio administrativo, crujía lateral y nuevo embarque. También se están llevando a cabo los trabajos de ejecución de nuevos andenes y vías.

Acceso Puerto A Coruña

Se continuó la ejecución de las obras del Acceso Ferroviario al Puerto Exterior de A Coruña en Punta Langosteira con el objetivo de su Puesta en Servicio en 2026.

Embajadores (Fase I).

Obra de corta duración (7 meses vigentes) iniciada el 29 de julio del 2025 y que se encuentra a finales de año en un alto grado de ejecución, consistente en realizar actuaciones prioritarias en la evacuación y protección contra incendio de esta estación subterránea perteneciente a la línea C5 de cercanías Madrid.

Se ha llevado a cabo la implantación de instalaciones en obra, realizado los trabajos de desmontaje de elementos existentes en la estación (falsos techos, puertas de cuartos a reformar, etc.), obra civil para apertura de huecos en pantallas existentes (previo apeo de los mismos) para creación de espacios destinados a PMR's en caso de incendio, retirada del antiguo balizamiento de borde de andén y sustitución por nuevos elementos para cumplimiento de norma, instalación de la prolongación de columna seca a partir de la existente, sustitución de centrales de extinción por unas actualizadas, actualización de cuadros eléctricos e instalación de puertas y preparación de cableado para instalación de sistema de ventilación de sobrepresión para conseguir la sectorización de andenes en caso de incendio.

Nuevo Acceso Ferroviario Aeropuerto de El Prat.

Línea 200. Madrid Chamartin-Estació de França (Barcelona), entre el Prat de Llobregat y Gavá. Nueva plataforma de la vía 4 y de la vía 2A. Renovación de las vías 2,4, nueva electrificación. Nuevo ENCE en el Prat de Llobregat, Gavá. Activación nueva vía 4. En explotación vía 4.

Soterramiento de Montcada i Reixac.

Como actividades más destacables, cabe señalar el importante avance en la ejecución del jet grouting para el refuerzo del terreno en el ámbito del túnel en mina, previo a su ejecución.

Asimismo, se ha iniciado y avanzado de manera notable la ejecución del desvío ferroviario este, incluyendo la plataforma, la superestructura de vía y la catenaria, así como la construcción de los nuevos andenes provisionales y sus correspondientes accesos.

Por otro lado, se ha excavado la salida de emergencia y se ha perforado la galería de conexión hasta la zona de la caverna, alcanzando su enlace con la traza del túnel en mina, lo que permitirá iniciar la excavación del túnel tanto en sentido creciente como decreciente de PK.

Variante de Vallbona y Bifurcación Aigües

Durante el año 2025, las actuaciones más relevantes se centran en la ejecución de estructuras en los tramos en superficie, incluyendo la construcción de muros de cierre lado mar y lado montaña para la delimitación del perímetro con la LAV y la parcela de la ETAP, respectivamente. Asimismo, se aborda la ejecución de pantallas mediante distintas

soluciones constructivas (pantallas bivalvas, pantallas con micropilotes y pantallas con hidrofresa), junto con la losa de deslizamiento para el cajón empujado en el paso inferior. Se ejecuta también un tramo de cubierta de la cámara de sifones del ATL para el cruce del desvío ferroviario 2. En paralelo, se ha avanzado en las actuaciones ferroviarias con la extensión y compactación del terraplén del desvío ferroviario 1, así como diversos desvíos y reposiciones de servicios afectados (telecomunicaciones y gas), incluyendo la ejecución del nuevo pozo 5 en el lecho del río Besòs, actualmente en curso.

Montcada Bifurcació

Durante el primer trimestre de 2025 se puso en servicio la vía mango, que fue entregada a los talleres de RENFE, quedando operativa para uso ferroviario. En la segunda mitad del año se ejecutó la reconfiguración progresiva del haz de vías, con la baja de las vías 4-A y 4 para permitir la construcción de la vía 5 y la implantación de un nuevo aparato de vía en cabecera norte. Posteriormente, se procedió a la baja de las vías 1, 1-A y del apartadero, incluyendo el corte temporal de la línea R3, previo a la desmantelación completa de las vías existentes en el lado montaña.

En el tramo final del año se produjo la puesta en explotación del nuevo esquema ferroviario, con la apertura de las vías 6 a 9 y asociadas, el andén 3, los nuevos pasos inferiores de viajeros y maquinistas y la galería de conexión, junto con la baja definitiva de las vías y andenes antiguos. Finalmente, se completó la actuación con la entrada en explotación de las vías 5 y 52 y el semiandén 2 lado mar, consolidando parte de la nueva configuración funcional de la estación.

Remodelación de la terminal logística de la Llagosta

Durante el año 2025 se culminaron las principales actuaciones de la primera fase de la remodelación de la Terminal Logística de La Llagosta, centradas en la conexión ferroviaria en ancho mixto con la línea Mollet-El Papiol y el Corredor Mediterráneo. Se completó la ejecución de la playa de vías interoperables, los movimientos de tierras, drenajes y redes de servicios. Avanzaron de forma decisiva la instalación de aparatos de vía, electrificación y señalización.

Asimismo, se ejecutó la losa operativa, las cimentaciones para grúas pórtico y resto de equipamientos. Estas actuaciones dejaron la terminal lista para su entrada en servicio a finales diciembre de 2025.

Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón.

Tramo I

Durante el año 2025 se alcanzó la continuidad de la traza, eliminando las discontinuidades existentes mediante la reposición de todos los desvíos de servicios afectados. Se ejecutaron las reposiciones de los principales viales, incluyendo carreteras autonómicas, caminos rurales y una vía pecuaria. Asimismo, se completaron las estructuras singulares de la actuación, destacando el túnel entre pantallas de pilotes, la pérgola bajo la CV-183, el cajón hincado bajo la L-600 y el paso superior sobre el Camí Caminás, consolidando el avance de la ejecución de la infraestructura.

Tramo II

Durante el año 2025, en el Tramo II se avanzó de forma significativa en la liberación de los servicios afectados, destacando la reubicación de Enagás y Facsa, lo que permitió la ejecución de la Estación Intermodal en un grado aproximado del 90 %. Asimismo, se liberaron los servicios de BP y Exolum, posibilitando el avance de los viales del nuevo acceso a la Dársena Sur del Puerto de Castellón, actuaciones necesarias para la finalización de las

obras. Paralelamente, se ejecutó el nuevo acceso viario provisional al Puerto de Castellón desde la N-225 y se acometió la ejecución de las estructuras del viaducto ferroviario y de los puentes de carretera, consolidando la funcionalidad y conectividad del tramo.

Estaciones de Cercanías en Madrid. Alcobendas-San Sebastián de los Reyes. Doce de Octubre. Puente Alcocer. Embajadores y Apeadero de La Tenería

- **Alcobendas- San Sebastián de los Reyes.** Durante el año 2025 se ha continuado los trabajos de ejecución de la mejora de las condiciones de evacuación y protección contra incendios de la Estación de Cercanías de Alcobendas-San Sebastián de los Reyes, perteneciente a la línea C4a de cercanías Madrid, finalizándose los mismos el 20 de octubre del 2025 con la recepción de la obra. Actualmente todas las actuaciones llevadas a cabo han sido recibidas por Renfe Viajeros, gestores de la estación, y ya son ellos los encargados de su mantenimiento.
- **Doce de Octubre y Puente de Alcocer.** Se han iniciado los trabajos de ejecución de la mejora de las condiciones de evacuación y protección contra incendios en estas dos estaciones, pertenecientes a la línea C5 de cercanías Madrid, con la localización y reposición de los servicios afectados existentes, implantación de las zonas de instalaciones y trabajos de afección al arbolado en coordinación con el órgano ambiental, junto con la tramitación de los expedientes de ocupación necesarios con el Ayuntamiento de Madrid.
- **La Tenería (Pinto).** Nuevo apeadero perteneciente a la línea C3 de cercanías Madrid. Se continúa con los trabajos de ejecución del nuevo edificio de viajeros, construcción del paso inferior a hincar bajo la vía así como los núcleos de comunicaciones, construcción de andenes y canalizaciones, urbanización exterior, así como ejecución de los trabajos de adecuación de vía, catenaria y señalización asociados al nuevo apeadero.
- **Nueva estación de Parla Norte y sus accesos.** Durante el año 2025 se ejecutaron de forma mayoritaria el edificio de viajeros, los andenes y el paso inferior, así como la urbanización general, el aparcamiento y el cerramiento perimetral. Asimismo, se llevaron a cabo los trabajos principales de infraestructura ferroviaria (vía y catenaria) y se avanzó significativamente en la definición del alcance de las instalaciones de señalización y comunicaciones (CMS) afectadas por las obras. Adicionalmente, también se han iniciado las obras del vial de acceso a la estación desde la carretera M-408.

Ramal Ferroviario al Bajo de la Cabezuela (Puerto Real. Cádiz).

- Durante 2025 han concluido las obras de infra y vía, recepcionándose las obras en octubre de 2026. Se han estado ejecutando las obras de CMS,

Nuevo Acceso Ferroviario al Puerto de Sevilla.

- Durante 2025 se ha avanzado en trabajos de movimiento de tierras y cimentaciones de estructuras (pérgola y viaducto), así como en drenajes transversales.

Paso Subterráneo en la estación de Cantillana.

- Durante 2025 se ha avanzado en los trabajos de ejecución de micropilotes relativos en la ejecución del paso subterráneo, electrificación (ejecución de semipórticos) así como en la ejecución de la ampliación de andenes.

2.2.Mantenimiento de infraestructuras²⁶

Principales Hitos:

- **Mejora de los procesos mediante mantenimiento preventivo**, resolución ágil de incidencias y modernización de sistemas. Además, se han ejecutado inversiones clave — algunas con financiación europea— y se han implementado nuevas herramientas tecnológicas para optimizar la gestión y mejorar las condiciones laborales.
- **Concreción del modelo de mantenimiento de forma práctica con contratos clave en términos operativos, ambientales, sociales y de buen gobierno**, cuya licitación se ha finalizado en 2025. Además, puesta en funcionamiento de nuevos contratos de control de vegetación y de mantenimiento de infraestructura (MIV) para las líneas convencionales y de ancho métrico.
- **Mantenimiento de las instalaciones de seguridad**: puesta en marcha de planes preventivos de las Instalaciones de Seguridad basados en los nuevos criterios generales de mantenimiento preventivo, lo que ha supuesto una reducción una mejora del desempeño en la gestión de recursos.
- **Recuperación de infraestructuras ferroviarias tras episodios meteorológicos de especial relevancia** (como la DANA en la Comunidad Valenciana en octubre de 2024): trabajos de emergencia, rehabilitación de vías, restablecimiento de la circulación en túneles afectados, sustitución de elementos dañados, adecuación de accesos y labores de desbroce y limpieza de plataforma.
- **Plan de Transformación Digital para facilitar la gestión y la toma de decisiones y avanzar en la modernización de la gestión ferroviaria** mediante la digitalización de procesos clave (programación de trabajos, comunicaciones digitales, telefonemas digitales, seguimiento del presupuesto de inversión, registro de habilitaciones de mantenimiento y optimización de la herramienta de mantenimiento preventivo).
- **Mejora de la seguridad en los sistemas de protección de la infraestructura** frente a cruces indebidos con el objetivo de reducir los arrollamientos accidentales.
- **Realización de análisis específicos orientados a la gestión de recursos**, con el fin de evaluar la disponibilidad, distribución y optimización de los medios humanos, materiales y económicos, permitiendo una planificación más eficiente, la identificación de posibles déficits y la mejora.

Contribución a los ODS:



Nuestros compromisos:

- **Modernización de las actuaciones** mediante **nuevas tecnologías para lograr un mantenimiento más ágil, rápido y eficaz**.
- **Actualización de las herramientas informáticas para reducir la vulnerabilidad ante ciberataques**, aumentar la seguridad de la red interna y mejorar la eficiencia en la gestión y el uso de recursos.
- **Control del sistema de gestión ambiental en el mantenimiento de la plataforma, vías e instalaciones ferroviarias**. Prevenir, controlar y minimizar los impactos ambientales asociados a las actividades de mantenimiento.

²⁶ Contenido vinculado al Pilar Servicio. Objetivo 7 (PSEV-OE7).

- **Adaptación global de la estructura organizativa** de la Dirección de Mantenimiento para mejorar la eficiencia y proporcionar mejores respuestas ante incidencias (mejora continua).
- **Adaptación del nuevo personal procedente de las Ofertas de Empleo Público (OEPs) de Adif a las actuaciones de mantenimiento**, garantizando que la fiabilidad y disponibilidad de las instalaciones se mantengan en los estándares adecuados.
- **Seguimiento eficiente de los recursos disponibles**, mediante la planificación, control y supervisión continua de los medios humanos, materiales y económicos asignados, con el fin de optimizar su utilización, garantizar la adecuada cobertura de las necesidades operativas y asegurar el cumplimiento de los plazos, niveles de servicio y objetivos establecidos.

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

Una de las principales actividades que realiza Adif es el mantenimiento de las infraestructuras de forma sostenible, económica y medioambiental, garantizando el mayor grado de seguridad, fiabilidad y disponibilidad, destinando recursos humanos y técnicos para el desempeño de la actividad con el objeto de **optimizar el mantenimiento preventivo** y la gestión de forma eficiente las actividades de inspección, con el propósito final de reducir las incidencias.

Actuaciones llevadas a cabo para su consecución:

- Aplicación de **buenas prácticas ambientales en las labores de conservación y mantenimiento**.
- Contribución a un **mantenimiento preventivo y correctivo** más respetuoso con el medioambiente mediante el cumplimiento de la Política Ambiental de Adif, en línea con el Procedimiento General de Gestión y Coordinación de Actividades Ambientales.
- **Gestión eficiente del gasto en las actuaciones de mantenimiento**, con seguimiento riguroso del Presupuesto de Explotación e Inversión.
- **Liderazgo y desarrollo de iniciativas estratégicas sostenibles**, así como participación proactiva en actividades promovidas por otras áreas.
- **Análisis y optimización del procedimiento de actuaciones internas** y mejora del control asociado.
- **Modernización tecnológica en las actividades de mantenimiento**, incorporando herramientas digitales para agilizar la planificación, ejecución y seguimiento de las intervenciones.

Igualmente, las principales **actividades en el ámbito de mantenimiento** sobre infraestructuras titularidad de Adif:

- Mantenimiento de infraestructura y vía para líneas convencionales y de ancho métrico.
- Limpieza integral de vías y playas de estaciones.
- Control de vegetación en plataforma, márgenes e instalaciones.
- Mantenimiento de las Instalaciones de Seguridad (señalización y telecomunicaciones).

- Mantenimiento preventivo, correctivo y obras auxiliares de las instalaciones de electrificación.
- Asistencia al mantenimiento de las instalaciones de pasos a nivel de la RFIG.
- Conservación y mantenimiento de los edificios y dependencias dedicados al mantenimiento.
- Mantenimiento preventivo, correctivo y obras auxiliares de las instalaciones de electrificación.

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

- Reforma y adaptación del edificio del Centro de Telecomunicaciones de Atocha.
- Renovación integral de la plataforma y vía de la línea en el tramo Buñol-Utiel.
- Dotación de Bloqueo Automático de vía Única (BAU) en la línea Zaragoza – Teruel – Sagunto.
- Renovación integral de infraestructura y vía en la línea Zafra – Huelva.
- Ampliación de gálibo en túneles y pasos superiores de la línea Zaragoza -Teruel - Sagunto.
- Renovación de vía y electrificación en el trayecto Poble Llarga – Silla - Cullera.
- Renovación de vía Brazatortas-Guadalmaz.
- Electrificación del tramo Zaragoza-Teruel – Sagunto.
- Remodelación de las estaciones en Vía y Electrificación de Parets del Vallés, Granollers Canovelles, Les Franqueses del Vallé y La Garriga.
- Implantación del esquema 4+4+2 en la estación de Madrid Atocha Cercanías.
- Renovación integral de infraestructuras y vía del tramo Calañas-Peguerillas.
- Construcción del túnel de Oural situado en el tramo Monforte-Lugo.
- Ejecución de la señalización del tramo Grañén-Monzón Río Cinca.
- Ejecución de las instalaciones de seguridad y telecomunicaciones del soterramiento de Sama de Langreo de la red ancho métrico.
- Construcción de la prolongación de la variante de la Puebla de San Julián entre Monforte de Lemos y Lugo.

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

- Reparación de la infraestructura, superestructura e instalaciones auxiliares en zonas de la Comunidad Valenciana, Cataluña y Andalucía como consecuencia del temporal Dana de octubre de 2024.
- Reparación y reposición de los enclavamientos de Bifurcación Rebolledo, Villaverde Bajo, Vallecas, O'Donnell, Vicálvaro Mercancías, Puerto Seco de Coslada y de las instalaciones de electrificación, fibra óptica y comunicaciones afectadas por incendio y sobretensión.
- Sustitución del carril dañado en el túnel de Sol entre Madrid Atocha Cercanías - Pinto -Aranjuez.
- Reparación de los daños originados por el desprendimiento del revestimiento falso del túnel bajo la A-1 de la conexión Madrid Chamartín-Fuente de la Mora.
- Reparación por daños graves en la vía, catenaria e instalaciones de seguridad motivados por el descarrilo entre San Felices y Briones de la línea Bilbao – Casetas.

- Reparación en la línea Sevilla-Huelva, tramo: La Palma del Condado-San Juan del Puerto/
- Moguer como consecuencia de las inundaciones provocadas por la borrasca Garoé en enero de 2025.
- Reparación por graves daños en el túnel de la Grandota, de la línea Tudela Veguín-Lugo Llanera.
- Sustitución del carril gravemente dañado en el trayecto Vilanova I La Geltrú-Castelldefels en línea Madrid-Barcelona.

2.3.Explotación de infraestructuras²⁷

Principales Hitos:

Subd. de Instalaciones

- Ejecutado el 50% de las actuaciones de acercamiento de balizas previas ASFA de RAM lo que permite reducir significativamente los tempos de circulación.
- Instalado el sistema de protección de tren CONVEL en la frontera portuguesa en Tui.
- Contratada la renovación de todos los Centros de Tráfico Centralizado del Sur de la península.
- Contratado el apoyo al Mantenimiento de las Instalaciones de Seguridad (MIIS).
- Finalización de las pruebas de fiabilidad del ERTMS Hospitalet-Mataró.

Subd. de Control de Mando y Señalización

- Puesta en Servicio del Nuevo Enclavamiento Electrónico de La Llagosta.
- Puesta en Servicio de la primera fase del Enclavamiento de Montcada Bifurcación
- Nueva versión El Prat de Llobregat para el Nuevo Acceso al Aeropuerto de Barcelona.
- Puesta en Servicio de la Ampliación del Enclavamiento de Castellbisbal incluyendo todo el tercer carril en su ámbito.
- Nuevos Enclavamientos de San Vicenc de Calders, Altafulla, Torredembarra y Tarragona.
- Puesta en Servicio del Enclavamientos del nuevo Complejo Ferroviario y primera fase de la Variante Este de Valladolid.
- Pruebas ERTMS Nivel 2 Plasencia- Cáceres-Mérida-Badajoz.
- Nuevas versiones de los Enclavamientos de Pasajes, Lezo-Renteria e Irún.
- Nuevo Enclavamiento del acceso al Puerto de Cádiz en Bajos de la Cabezuela.
- Modificación del Enclavamiento de Chamartín AV para inclusión de las nuevas vías 22-25.
- Modificación de los Enclavamientos y ERTMS Nivel 2 del tramo Villada – León para la Duplicación de Vía.
- Nuevo Enclavamiento y ERTMS Nivel 1 de la Estación La Sagrera AV.
- Modificación del Enclavamiento de Jardín Botánico y nuevo CVM Chamartín-Atocha AV.
- Solicitud a la Agencia de Puesta en Servicio de la Vía 1 del bypass Valdemoro-Yeles AV.

Contribución a los ODS:



²⁷ Contenido vinculado al Pilar Servicio. Objetivo 7 (PSEV-OE7).

Nuestros compromisos:

Subd. de Instalaciones

- Conseguir los objetivos asignados al área asociados a actuaciones con fondos MRR.
- Contratar las obras para la instalación de Detectores de Caída de Objetos en el Corredor Mediterráneo.
- Finalizar los proyectos y contratar la instalación de Detectores de Caída de Objetos en el Eje Atlántico, Sevilla Cádiz y Sagunto Teruel.
- Contratar el apoyo experto al mantenimiento de las instalaciones de seguridad.
- Finalizadas las pruebas de fiabilidad del ERTMS N1 Hospitalet-Mataró, cierre de expediente y tramitación de la puesta en servicio.
- Elaborado el proyecto preliminar para la contratación de la solución de los Centros De Tráfico Centralizado (CTC) de AV.

Subd. de Control de Mando y Señalización

- Necesidad de avanzar en el desarrollo de los tramos de Tercer Carril Castellbisbal-Vilaseca y Astigarraga-Irún, así como la ejecución de infraestructuras de Adif como el Nuevo Acceso al Aeropuerto de Barcelona, Terminal Logística de la Llagosta, Soterramiento de Sant Feliu, Acceso al Puerto de Cádiz en Bajos de la Cabezuela, Variante Este de Valladolid, etc.
- Necesidad de avanzar con el despliegue de la Red de Alta Velocidad en los siguientes corredores: Norte/León-Asturias, Noroeste, Noreste, Levante, Extremadura, Pamplona, Y vasca, Santander, Antequera-Granada.
- Puesta en Servicio de la nueva versión del SW de Chamartín AV incluyendo vías 71 a 74.
- ERTMS Nivel 2 del Enclavamiento de Granada AV incluyendo el Cambiador de Anchos de Granada.

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

La principal aportación se basa en la ejecución de las obras de señalización mediante el despliegue de tecnologías más eficientes y seguras que contribuyen a la mejora del tráfico ferroviario y, en consecuencia, al aumento del mismo en detrimento de otros trasportes más contaminantes y menos eficientes y seguros.

Así, en términos de **enclavamientos**, Sistemas de Protección del Tren y Control de Tráfico Centralizado, las **principales actualizaciones ejecutadas** durante el ejercicio son las siguientes:

Actividades más relevantes 2025 (Enclavamientos, Sistemas de Protección del Tren y Control de Tráfico Centralizado)

Implantación del tercer carril Castellbisbal-Vilaseca.	CMS de la Nueva Estación de Irún.
Nuevo Enclavamiento Electrónico, CTC y ERTMS de la Terminal Logística de La Llagosta.	CMS de la Nueva Estación de Parla Norte.
Modificación de la señalización para la renovación de Montcada Bifurcación.	CMS de la Remodelación de Vicálvaro.

Actividades más relevantes 2025 (Enclavamientos, Sistemas de Protección del Tren y Control de Tráfico Centralizado)

Modificación del Enclavamiento Electrónico de Palencia RC para la nueva plataforma de AV en el Acceso Sur.	CMS del nuevo enlace Irún-Hendaya.
CMS del Soterramiento de Sant Feliú.	CMS del Nuevo Acceso al Puerto de Castellón.
CMS del Nuevo Acceso al Aeropuerto de El Prat.	CMS de la Variante de Rincón de Soto.
Redacción del Proyecto de CMS del cubrimiento de la Estación Sant Andrés Comtal.	CMS del Nuevo Acceso al Puerto de Sagunto.
Obras de CMS de la Variante Este de Valladolid	CMS del Acceso a Bajos de la Cabeza.
Señalización del Tercer Carril Astigarraga-Irún.	CMS del Nuevo Acceso al Puerto de Sevilla.
Nuevo Enclavamiento Electrónico de A Coruña y ERTMS Nivel 1 asociado.	CMS del Nuevo Acceso al Puerto de A Coruña en Punta Langosteira

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

- Implantación de ERTMS en Red Convencional:
 - ERTMS Cercanías Madrid.
 - ERTMS Corredor Mediterráneo.
 - ERTMS Cercanías de Barcelona.
- Plan de **supresión de los sistemas de seguridad** de la infraestructura Bloqueo Telefónico (**BT**) y Bloqueo Automático en vía Doble (**BAD**).
- **Despliegue** de Anuncio y Señalización de Frenado Automático (**ASFA**) Digital y adaptación normativa (ET, NAS).
- **Renovación** de los Centros de Tráfico Centralizado (**CTC**).
- Plan de **adecuación de las señales de difícil percepción**.
- **Renovación** de los **Circuitos de Vía obsoletos**.
- Proyectos y licitación de los sistemas de **Detección de Caída de Objetos**. (Eje Atlántico, línea Sevilla – Cádiz y línea Sagunto – Teruel).
- **Contratos de apoyo al mantenimiento**.
- Validación de productos.
- Definición de protocolo de comunicaciones estándar basados en EULYNX.

Gasto en Mantenimiento y Explotación²⁸

		Ejercicio 2023 ²⁹	Ejercicio 2024 ³⁰	Ejercicio 2025
Mantenimiento	Gasto total incurrido en labores de mantenimiento de la red convencional (M€)	625,3	637,8	677,7
	Gasto total incurrido en labores de mantenimiento de la red convencional por km (miles de euros/km vía)	53,3	54,4	57,7
Explotación	Gasto total en explotación de la red convencional (M€) (referido a la gestión del tráfico ferroviario)	220,8	220,1	231,3
	Gasto total de la explotación de la red convencional por km (miles de euros/km vía) (referido a la gestión del tráfico ferroviario)	18,9	18,9	19,8

2.4. Gestión de los Servicios Logísticos

Principales Hitos:

- Elaboración del **documento de gobernanza** del Grupo Técnico de Calidad en Terminales Intermodales y estratégicas.
- Disposición de una red de nodos logísticos en la **Red prioritaria de mercancías**.

Disposición Red de Nodos:

- Avance en el desarrollo de los nodos estratégicos de VFSL, Júndiz, La Llagosta, Can Tunis y Vicálvaro.
- Puesta en servicio del nodo de Valladolid en el Nuevo Complejo Ferroviario.
- Licitación y adjudicación de proyecto funcional de nodo de Sevilla y adjudicación de obras MRR de Vial de conexión con la Zal en VFSL (exp. 3.25/23108.0105) y edificio de gestión de VK1C (exp. 3.25/23108.0070).

Grupo Técnico de Calidad

- Acuerdo de los Indicadores que se medirán a partir del 2026 en los Nodos Logísticos Estratégicos (Adif y Explotadores de Servicio).

Contribución a los ODS:



Nuestros compromisos:

- Disponer de **una red de nodos logísticos** en la **Red prioritaria de mercancías**.

²⁸ Esta información se actualiza respecto al método de cálculo de los indicadores PRIME.

²⁹ Los datos de 2023, para hacerlos comparables, se han modificado con la nueva metodología de cálculo propuesta para 2025.

³⁰ Los datos de 2024, para hacerlos comparables, se han modificado con la nueva metodología de cálculo propuesta para 2025.

- Promover la multimodalidad del transporte de mercancías en colaboración con otros organismos.
- Impulsar el transporte multimodal a través de la integración de diferentes modos de transporte en el ámbito de mercancías; con especial foco en modos alternativos y sostenibles.
- **Evolución de los modelos de gestión**
 - Impulsar un sistema de transporte ferroviario de mercancías eficiente poniendo en valor los activos que gestiona.
 - Incrementar cuota modal del transporte de mercancías incrementando el grado de participación en la gestión y explotación de servicios para el transporte de mercancías por parte de otros agentes y ofreciendo servicios de valor añadido; así como posicionando el transporte de mercancías por ferrocarril como el modo de transporte más sostenible.
- **Servicios de Autopistas Ferroviarias**
 - Promover la multimodalidad del transporte de mercancías en colaboración con otros organismos.
 - Impulsar el transporte multimodal.

En 2025, la Dirección de Servicios Logísticos de Adif ha continuado con el desarrollo de acciones, nuevas u otras ya iniciadas en ejercicios anteriores, para conseguir una mayor eficiencia de las terminales ferroviarias de transporte de mercancías, alineadas con las **Iniciativas estratégicas de actuación** establecidas, para esta Dirección, en el Plan Estratégico 2030 de Adif, como son, entre otras: **evolucionar los modelos de gestión de las instalaciones de servicio dedicadas al transporte de mercancías**, disponer de una **red de nodos logísticos** en la Red prioritaria de mercancías, posibilitar los **servicios de Autopistas Ferroviarias** o implementar la **Transformación Digital del Transporte de Mercancías**, todo ello alineado con los objetivos de la Iniciativa Mercancías 30, del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, MTMS.

En relación con la **Iniciativa Mercancías 30**, lanzada por el MTMS en el 2022, la Dirección de Servicios Logísticos, junto con la Dirección de Estrategia Empresarial, realizan un seguimiento de las distintas Iniciativas, tal como ha quedado recogido en el **Plan Mercancías 30**, como plan transversal incluido en el Plan Estratégico 2030 de Adif. Se pretende **potenciar el transporte ferroviario de mercancías como eje vertebrador de las cadenas logísticas multimodales**, desde la perspectiva de la consecución de los objetivos de descarbonización y sostenibilidad del transporte.

El objetivo principal de las distintas acciones y medidas que configuran la Iniciativa es permitir **eleva la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías hasta el 10%** y, entre otras, reducir las externalidades negativas asociadas al transporte (contaminación, accidentes, ruido, congestión, etc.).

Esta Iniciativa está en línea con las propuestas establecidas en el Eje 6 de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del MTMS, denominado “Cadenas Logísticas Intermodales e Inteligentes”.

El ámbito de la Iniciativa Mercancías 30 está constituido por la red ferroviaria sobre la que actualmente circulan tráficos de mercancías o puedan circular en el futuro, principalmente la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y los cargaderos de titularidad privada.

Las distintas acciones y medidas de la Iniciativa se articulan en torno a los siguientes epígrafes:

1. Infraestructuras (I).
2. Gestión de Capacidad (GC).

3. Terminales (T).
4. Autopistas Ferroviarias (AF).
5. Digitalización (D).
6. Ayudas (AY).

Gran parte de estas acciones y medidas se desarrollan por Adif a través de iniciativas estratégicas específicas dentro del Plan Mercancías 30, y que se describen a continuación.

En lo relativo a la implantación del modelo de gestión avanzada que se basa en las siguientes premisas:

Premisa 1: Adif es un agente clave como proveedor de infraestructuras ferroviarias: debe continuar con el proceso iniciado para impulsar una Red de Terminales Intermodales y Logísticas interoperables y conectadas, situadas en los Corredores Prioritarios de Mercancías de la Red Transeuropea de Transporte, que integre plenamente el ferrocarril en la cadena de transporte.

Terminales Intermodales y Logísticas Estratégicas

Con el objetivo de completar, en el horizonte 2030, la puesta en servicio de una red de nodos intermodales estratégicos, identificados como tales los que vertebran la red de terminales intermodales y logísticas del país, se han realizado las siguientes actuaciones:

1.- Avance en 2025 de la red de terminales intermodales y logísticas estratégicas.

Las terminales consideradas son las siguientes:

- Nodo de Barcelona (Terminal de La Llagosta y complejo Can Tunis - ZAL Prat).
- Nodo de Valencia (Terminal de Valencia - Fuente San Luis).
- Nodo de Madrid (Terminal de Madrid - Vicálvaro).
- Nodo de Valladolid (nueva terminal en Variante Este).
- Nodo de Sevilla (terminal de Sevilla - Majarabique).
- Nodo de Vitoria-Gasteiz (Terminal de Júndiz).
- Nodo de Zaragoza (Zaragoza - PLAZA).

Para esta **red de nodos estratégicos** existe un Programa de Actividad integrado en los PGE con una **inversión prevista estimada de 302,7 millones de euros**.

Durante el año 2025 se ha puesto en servicio la **nueva terminal de mercancías en el complejo ferroviario de Valladolid**.

Además, se han adjudicado e iniciado las obras del proyecto del vial de conexión de la **terminal intermodal de VFSL** con la Zal del Puerto de Valencia que potenciará multimodalidad del nodo, así como las obras del edificio de gestión en la **terminal de Vicálvaro**. También se ha adjudicado el contrato de asistencia técnica para la redacción del proyecto funcional de remodelación del nodo estratégico de **Sevilla Majarabique**.

Se ha continuado con las obras de ejecución de la fase 1 de **remodelación de las terminales de Vicálvaro, Valencia Fuente San Luis, Júndiz, La Llagosta y Can Tunis**. Todas estas obras disponen de financiación europea a través del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, dentro de la componente 6 dedicada a la movilidad sostenible, segura y conectada y la línea de inversión 13 dedicada a la intermodalidad y la logística, cuyo objetivo de mejorar la eficiencia del sistema de transporte y distribución de mercancías, mediante el fomento de la intermodalidad y la modernización y mejora de nuestros nodos de distribución.

2.- Avance en la red de Terminales de Transporte de Mercancías (TTM)

Por lo que respecta al grado de avance en la red de Terminales de Transporte de Mercancías (TTM), en 2025, se ha avanzado en la redacción del proyecto para ampliación de longitud de vías en la **Terminal de Transporte de Mercancías de Villafría**.

Premisa 2: Adif debe desempeñar un rol dinamizador en la generación de negocios: al objeto de promover la actividad económica de las terminales de transporte de mercancías, reforzando sus relaciones con otros agentes implicados en las cadenas logísticas (cargadores, operadores logísticos, empresas ferroviarias, explotadores de terminales), siendo de especial relevancia, para su consecución, el proceso para seleccionar a las empresas adecuadas para cada modelo

Premisa 3: Adif debe facilitar la comercialización y explotación de las terminales acorde con las necesidades del sector del transporte y la logística: permitiendo mayores plazos de explotación a las empresas adjudicatarias, la ejecución de inversiones que proporcionen mayor calidad y eficiencia en la prestación de los servicios, de forma similar al modelo land-lord avanzado que se viene utilizando en las terminales portuarias

Durante el ejercicio 2025, en el marco de las premisas 2 y 3, y con relación a la publicación de licitaciones y/o establecimiento de acuerdos para la ampliación de las vigencias, se han redactado, publicado y licitado los siguientes pliegos/firma de adendas:

- **Arrendamiento de un terreno de 15.120 m2 en la terminal de transporte de mercancías de Pla de Vilanova (Lleida). instalación logística para carga/descarga cereales.** (Publicada licitación con fecha 14 de abril de 2025).
- **Arrendamiento de espacios e instalaciones en la terminal de transporte de mercancías de Valladolid.** (Publicada licitación con fecha 28 de julio de 2025).

Del conjunto de Adendas realizadas sobre contratos existentes destaca la siguiente:

1. Arrendamiento de espacios e instalaciones en la terminal de transporte de mercancías de la Llagosta (Adenda del 21/02/2025)

Por la que se regulariza una superficie opcional de 18.000 m2 con la UTE COMBICONNECT BARCELONA.

Por otro lado, con el fin de reforzar la orientación a cliente en cuanto a calidad y eficiencia en la prestación de los servicios se han desarrollado las siguientes acciones:

- **Actualización de la oferta de servicios en las terminales de Adif:**
 - Catálogo del Servicio de Maniobras y otras operaciones sobre el tren,
 - Catálogo del Servicio de Manipulación de UTI,
 - Catálogo del Servicio de Suministro de Combustible.

Adicionalmente, se han establecido los precios para los ejercicios 2025 y 2026, garantizando así la seguridad y estabilidad tarifaria solicitada por los clientes del sector del transporte de mercancías por ferrocarril.

• Grupo Técnico de Calidad en Terminales Intermodales y Estratégicas de Adif (GTC)

Al objeto de promocionar la calidad del servicio prestado en Terminales de Adif, dentro de las jornadas que se realizan con empresas del sector, se propuso la formalización de un Grupo Técnico de Calidad.

El objetivo de este GTC es proponer y desarrollar un sistema de referencia genérico con parámetros de calidad de servicio que establezcan el nivel de servicio que puede esperar el cliente (indicadores de calidad de servicio) aplicable a los servicios ofrecidos por los

explotadores de servicio en las terminales intermodales de titularidad de Adif, de forma consensuada y equilibrada, promoviendo la eficiencia en la prestación de estos servicios.

En el mes de mayo se realizó una reunión con Empresas Ferroviarias, Asociaciones y Explotadores de Servicio en Nodos Logísticos Intermodales, en la que se aprobó la priorización que habían realizado previamente los miembros del GTC.

De acuerdo con la priorización realizada por los miembros del GTC resulta la siguiente relación de ICS con mayor puntuación:

- **ICS 1. Grado de puntualidad de los trenes a la llegada**
- **ICS 2. Grado de puntualidad de los trenes a la salida**
- **ICS 3. Tiempo de espera del camión en acceso a la Terminal**
- **ICS 4. Tiempo de estancia media del camión en terminal**
- **ICS 5. Tiempo de tratamiento de un tren durante la carga y descarga contenedores**

Premisa 4: Las Autoridades Portuarias deben ser consideradas por Adif como socios estratégicos para la provisión de infraestructuras y la gestión de dicha Red de Terminales Intermodales: proponiendo que su gestión se instrumentalice mediante sociedades mercantiles estatales, en las que incluso podrían tener cabida otras entidades públicas o, en su caso, privadas.

- **Creación Sociedad Mercantil Estatal Train Port Barcelona S.A., S.M.E.**

Como desarrollo del modelo de gestión, se ha trabajado, junto con la Autoridad Portuaria de Barcelona y Puertos del Estado, en el establecimiento de la **sociedad mercantil estatal Train Port Barcelona, S.A., S.M.E., participada al 50% por Adif y el Puerto de Barcelona**. La autorización correspondiente para su creación se dio por parte del Consejo de Ministros el pasado 27 de diciembre de 2023, a iniciativa del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y del Ministerio de Hacienda y Función Pública.

A lo largo de 2025 continúan los trámites necesarios para la puesta en marcha de la sociedad, iniciándose los trabajos correspondientes para dotarla de los instrumentos y recursos necesarios de cara al comienzo de su actividad (definición de sus procesos, contratación de servicios externos de asesoría jurídica, contable, etc., dotación de personal propio, definición de los servicios a prestar y las tarifas correspondientes, etc.).

La nueva empresa, que supone un hito en la cooperación entre Administraciones, y se encargará del desarrollo y gestión del nodo logístico ferroviario del área metropolitana de la capital catalana. Este nodo logístico es clave para impulsar el transporte ferroviario de mercancías en el eje del mar Mediterráneo y su área de influencia, así como para el transporte internacional.

El ámbito de actuación comprende el complejo ferroviario de Can Tunis, la Terminal Intermodal y Logística de La Llagosta, la futura Terminal Intermodal del Port de Barcelona y la Terminal Intermodal de Autopista Ferroviaria o ferroutage.

Los socios trabajarán de forma coordinada en la planificación y desarrollo de estas infraestructuras, la optimización de las inversiones y una gestión eficiente de los recursos para la consecución de servicios más competitivos. Train Port Barcelona aspira, asimismo, a convertirse en el interlocutor ante los operadores ferroviarios y las terminales ferroportuarias, ofreciendo un servicio de calidad al cliente final.

Página 35 de 438

eléctrica, además de suministro por las propias Empresas Ferroviarias en Puntos móviles de autoconsumo gestionados por sus propios medios.

AUTOPISTAS FERROVIARIAS

En relación con el bloque temático de la **Iniciativa Mercancías 30** correspondiente a la puesta en marcha de servicios de Autopista Ferroviaria (AF), la Oficina de Apoyo y Asesoramiento (OAA), en funcionamiento desde enero de 2022, ha seguido manteniendo reuniones a lo largo de 2025 en las que ha continuado con los trabajos encomendados con objeto de adecuar el gálibo en la infraestructura ferroviaria para posibilitar estos servicios, y ofrecer a las empresas y administraciones interesadas la información que precisen.

Así, durante el ejercicio 2025 la OAA ha trabajado sobre los **20 proyectos logísticos** recibidos en ancho ibérico por los operadores. Así, además de los 17 proyectos logísticos presentados hasta diciembre de 2024, se han incorporado durante 2025 los 3 proyectos logísticos relativos a los siguientes itinerarios:

1. Vigo-Madrid
2. Vigo-Barcelona
3. Salamanca-Madrid/Júndiz

Respecto a los servicios de AF ya en marcha, en ancho estándar han continuado en el corredor Barcelona – Túnel de Le Perthus para los tráficos que se dirigen hacia el norte de Europa. Además, en ancho ibérico, en el corredor Madrid-Valencia, ya adaptado para la realización de estos servicios mediante autorización de transporte excepcional (ATE), durante 2025 se han realizado 8 circulaciones semanales, 4 por sentido.

Por otro lado, también en 2025, se ha acondicionado el tramo Puertollano-frontera con Portugal, en Badajoz, para la circulación de servicios de AF mediante ATE. De esta forma, en enero de 2026 se pondrán en marcha los primeros servicios comerciales por este tramo desde el Puerto de Valencia hasta la terminal de Entroncamento en Portugal.

Por su parte, el corredor Huelva-Sevilla-Córdoba también se encuentra acondicionado para la circulación tras haber finalizado la actuación necesaria en la marquesina de la Estación de El Higuerón en Córdoba.

En el corredor Madrid-Zaragoza las obras necesarias para su adaptación se iniciaron a finales de 2024 con el desarrollo de los trabajos previos de topografía, geotecnia, etc. No obstante, el grueso de las actuaciones se ha llevado a cabo durante 2025 gracias al corte completo de la línea para la adecuación del gálibo de los túneles, pasos superiores y puentes metálicos. Este corte se mantendrá al menos, según la estimación actual, hasta el 15 de marzo de 2026. No obstante, ya tras la reapertura al tráfico en esta fecha, continuarán actuaciones sobre las instalaciones de seguridad y comunicaciones.

Por otro lado, a lo largo del año 2025 se ha trabajado en la licitación y adjudicación de las obras necesarias para la adecuación del corredor Algeciras-Córdoba-Madrid. La ejecución de estas obras ha comenzado a finales de 2025, si bien, el grueso de estas se desarrollará también desde el inicio del corte previsto en 2026, corte que se alargará por el plazo de un año aproximadamente.

Además, se están redactando los proyectos constructivos en los tramos Zaragoza-Tarragona-Barcelona y Badajoz-Puertollano, ambos para su adaptación al gálibo AF 4.0. Asimismo, en el resto de los corredores, se ha seguido avanzando en la realización de los estudios técnicos y socioeconómicos correspondientes de cara a la evaluación de las actuaciones necesarias.

Dada la necesidad de cortes totales comentados en el tráfico ferroviario para la ejecución de obras en los tramos Madrid-Zaragoza y Madrid-Andalucía, durante 2025 se han mantenido diversos encuentros con EEFF, operadores logísticos y autoridades portuarias para informarles sobre los plazos en los que se van a realizar dichos cortes.

Es conveniente reseñar que el impulso de los servicios de AF requiere un esfuerzo de difusión sobre la imprescindible colaboración con el sector del transporte en general y, en particular, las ventajas que aporta a las empresas de transporte por carretera. Por este motivo, Adif ha participado en diferentes eventos sectoriales a lo largo del todo el ejercicio 2025.

DIGITALIZACIÓN

El conjunto de acciones de digitalización, en desarrollo durante 2025, forma parte de la iniciativa estratégica IE3 que aborda la mejora de los procesos operativos, comerciales, técnicos etc. y de las transacciones de información que intervienen en el desarrollo de los servicios ferroviarios ofrecidos en la cadena de transporte de mercancías y de suministros en general.

- **Desarrollo del Plan de Transformación Digital de Mercancías (PTDM)**

Es uno de los planes transversales del Plan de Transformación Digital de Adif y afecta a todas las áreas que desarrollan una actividad con impacto en el transporte de mercancías por ferrocarril.

Durante el año 2025, se ha avanzado en la Fase de Ideación, presentándose en noviembre de 2025 las distintas Iniciativas que configuran el Plan a los responsables de las áreas que han participado en su elaboración:

- Dirección de Planificación Funcional (DG ADIF-AV)
- Dirección de Proyectos e Infraestructuras (DG DE PLANIFICACIÓN PROYECTOS Y CONSTRUCCIÓN)
- D. de Circulación y Gestión de la Capacidad (DG DE OPERACIONES Y EXPLOTACIÓN)
- D. de Conservación y Mantenimiento (DG DE OPERACIONES Y EXPLOTACIÓN)
- Dirección de Servicios Logísticos (DG DE VIAJEROS Y DESARROLLO DE NEGOCIO)

Los trabajos realizados durante esta Fase de Ideación han permitido al equipo del PTDM elaborar un Plan al que se han incorporado 30 Iniciativas de Transformación Digital, para poder ejecutar durante los próximos 4 años. El equipo PTDM trabajará en la ejecución de las Iniciativas mencionadas con el apoyo de una Oficina Técnica, por lo que se ha creado una OTD (Oficina de Transformación Digital) de Mercancías, compuesta por la Oficina de Transformación Global (OTG), los representantes de las áreas implicadas (Focal Points), el responsable del Plan apoyados y asistidos por el grupo de Consultores de IZERTIS.

- **Desarrollo del Proyecto SIMPLE**

Esta nueva plataforma, en desarrollo desde 2020, asegurará la interoperabilidad entre los diferentes actores que intervienen en el transporte de mercancías a nivel nacional, así como su integración a escala internacional, permitiendo optimizar la cadena de suministro, la eficiencia y la seguridad en las transacciones. Asimismo, esta plataforma permitirá conocer la trazabilidad, tanto de las mercancías como de la documentación e información ligada a su transporte, y de los distintos medios implicados.

En marzo del 2024 la Plataforma SIMPLE entró en producción, estando operativa en la actualidad.

Durante el 2025, se ha trabajado, en el marco de un nuevo contrato en reforzar la evolución de SIMPLE como EFTI Gate nacional, además de ser Plataforma EFTI, en línea con el

Reglamento europeo EFTI (Electronic Freight Transport Information), que establece el marco jurídico para la comunicación electrónica de información.

Este nuevo contrato ha permitido disponer de un servicio de soporte integral que garantice la máxima disponibilidad de la aplicación en todo momento, reduciendo los tiempos de respuesta ante incidencias y asegurando la continuidad de un sistema considerado de misión crítica para la gestión eficiente de sus procesos logísticos.

También se ha avanzado en la integración entre SIMPLE y la plataforma TRAZA de la DGT, para facilitar la gestión de autorizaciones especiales para el transporte de mercancías y tráfico pesado, cumpliendo con los estándares establecidos por la normativa EFTI. Entre otras funcionalidades, SIMPLE deberá permitir ajustar dinámicamente las rutas autorizadas para transportes especiales, en función de las condiciones reales del tráfico, mejorando la seguridad y eficiencia.

- **Despliegue de infraestructura de 5G en las terminales de transporte de mercancías de Adif**

Durante el año 2025, se ha continuado manteniendo reuniones con empresas del sector de las telecomunicaciones y los sistemas digitales para identificar los posibles casos de uso:

- **Sistemas automatizados de acceso viario** para realizar de forma automatizada la gestión del proceso de autorización de entradas y salidas de camiones en las terminales y el registro y control de estas
- **Sistemas automatizados de acceso ferroviario** para efectuar la identificación y registro de trenes, vagones y contenedores a su entrada en la terminal
- **Sistemas automatizados de carga y descarga** que planifiquen, ejecuten y controlen las operaciones de las grúas
- **Sistemas avanzados de control e inspección** para monitorizar el estado de la carga, detectar incidencias y accesos indebidos, controlar los movimientos que se realizan, etc.
- **Sistemas IoT que permitirían proveer de datos a diferentes aplicaciones**, tales como softwares de gestión de la relación con el cliente (CRM) y planificación de recursos empresariales (ERP), herramientas de Machine Learning y Realidad Virtual o plataformas de Inteligencia Empresarial, entre otras.

Asimismo, se han mantenido reuniones con distintos Explotadores de Servicio para estudiar conjuntamente cómo podrán beneficiarse de la puesta en servicio del despliegue de esta infraestructura, a través del desarrollo de casos de uso que puedan servirles.

OTRAS ACTIVIDADES REALIZADAS EN 2025

Gestión de medios

En lo referente a **grúas móviles y pórticos**

- Se continuó durante el año 2025 la ejecución del contrato de adquisición de dos grúas pórtico 2-6-2 para el centro logístico de Valencia Fuente de Fan Luis, se está ultimando la fase de pruebas para que las grúas queden operativas en el primer trimestre 2026.
- Respecto del SUMINISTRO DE TRES GRÚAS RMG AUTOMATIZADAS (A-RMG) PARA EL CENTRO LOGÍSTICO DE VICÁLVARO (MADRID), se completó durante el 2025 el proceso de fabricación. La primera grúa se recibió en el mes de octubre de 2025 y se encuentra en fase de montaje, estando previsto recibir las otras dos grúas durante enero de 2026.

En lo relativo a la **gestión de las Locomotoras de maniobras**:

- Se encuentra en fase de ejecución el contrato de mantenimiento de locomotoras de la Serie 310, adjudicado a la empresa Renfe Ingeniería y Mantenimiento S.A.
- En mayo de 2025 se firmó el contrato de Prestación de servicios de mantenimiento de locomotoras de la Serie 311 adjudicado a la UTE Talleres Alegría/Invatra Alcázar/Ferrovías Astur/Siderurgia Requena, en el que también se incluyen la modernización de un máximo de 25 locomotoras.

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Terminales de Transporte de Mercancías (total de UTIs manipuladas)	516.380	527.281	519.075

2.5. Seguridad integral del sistema ferroviario (todas las actividades de seguridad) ³¹

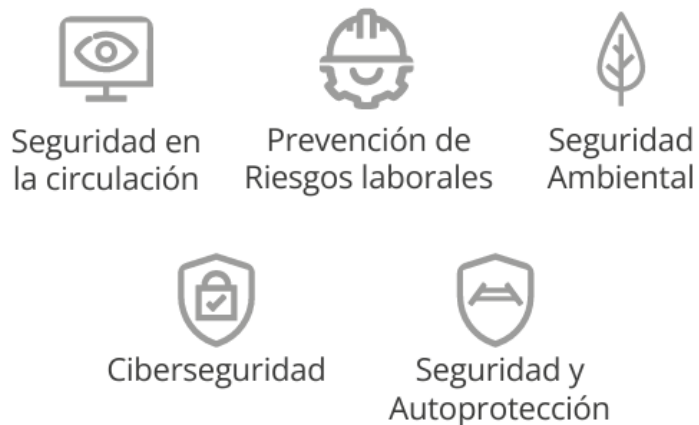
La seguridad es entendida como elemento transversal que afecta a todos los aspectos de la actividad de las infraestructuras ferroviarias y que viene marcada por el desarrollo de las nuevas Directivas de seguridad e interoperabilidad de la Agencia Ferroviaria Europea (ERA en sus siglas en inglés). Está presente la seguridad integral, siendo conscientes que alcanza a todas y cada

una de las actividades mediante la mejora de procedimientos y aplicación de nuevos métodos y tecnologías. La cultura de seguridad de Adif se basa en la evaluación de los riesgos para poder aplicar las medidas preventivas, correctivas y de mejora necesarias para la minimización de dichos riesgos.

Además, se continúan desplegando las iniciativas encaminadas a la mejora de la seguridad integral: como la operacional, ambiental, protección civil, salud laboral, ciberseguridad, etc.

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

La información referente a la seguridad integral del sistema ferroviario se divulga en el apartado [5. Seguridad Integral Ferroviaria](#).



³¹

Contenido vinculado al PE2030. Pilar Seguridad, Objetivo 1 (PSEG-OE1), Objetivo 2 (PSEG-OE2), Objetivo 3 (PSEG-OE3), Objetivo 4 (PSEG-OE4) y Objetivo 6 (PSEG-OE6).

2.6. Otras áreas de actividad

Principales Hitos:

Servicios Logísticos³²

- **Desarrollo Infraestructuras:** disponer de una red de **nodos logísticos en la Red prioritaria de mercancías** (red de Terminales Intermodales y Logísticas interoperables y conectadas, situadas en los Corredores Prioritarios de Mercancías de la Red TEN-T, que integre plenamente el ferrocarril en la cadena de transporte de las empresas del sector).
- Evolución de los **modelos de gestión** de las instalaciones de servicio dedicadas al transporte de mercancías.
- Impulso de la implantación de **servicios de Autopistas Ferroviarias**, de ancho ibérico y estándar, en aquellos corredores prioritarios de mercancías, como el Corredor Atlántico y Corredor Mediterráneo.
- Documento de gobernanza del **Grupo Técnico de Calidad en Terminales Intermodales y Estratégicas**.
- Presentación del **Plan de Transformación Digital de Mercancías de Adif (PTDM)** a *stakeholders* y a Direcciones de Adif implicadas.

Telecomunicaciones³³

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

Gestión de la energía³⁴

- Ejecución del contrato "Mantenimiento integral de las líneas de alta tensión de Adif y Adif AV. Subdirecciones de Operaciones de RC Noroeste, Norte y Noreste y Jefaturas de área de mantenimiento de AV Norte y Noreste" y licitación, adjudicación e inicio de ejecución del contrato "Mantenimiento Integral de las líneas de alta tensión de Adif – Adif AV. Subdirecciones de Operaciones de RC Centro, Sur y Este y Jefaturas de área de mantenimiento de AV Sur y Este".
- Rehabilitación del Sistema de Telemando de Energía Norte, incluida la sustitución de los servidores y el software de control de las instalaciones y fiabilización de las comunicaciones y sustitución de las remotas de las instalaciones.
- Realización de estudios de potencia en las Cercanías de Madrid y Barcelona para la circulación de nuevos trenes de Gran Capacidad de Renfe.
- Proyecto Constructivo de Rehabilitación del centro 132/45 kV de Salt.
- Proyecto Constructivo subestaciones de Gerona.
- Proyecto Constructivo instalación de subestación móvil de Soto del Real.
- Proyecto Constructivo de adecuación de los centros de transformación 5 – 6 y línea de distribución de 20 kV de la estación de Chamartín.
- Proyecto constructivo de subestación de tracción de Soto del Real
- Proyecto Constructivo nueva subestación de tracción de Gandía.

³² Contenido vinculado al PE2030. Pilar de Servicio. Objetivo 1 (**PSEV-OE1**), Objetivo 5 (**PSEV-OE5**) y Objetivo 7 (**PSEV-OE7**).

³³ Contenido vinculado al PE2030. Pilar de Servicio. Objetivo 3 (**PSEV-OE3**).

³⁴ Contenido vinculado al PE2030. Pilar de Sostenibilidad. Objetivo 1 (**PSOS-OE1**).

- Proyecto constructivo de adecuación de la línea de 66 kV de alimentación a las instalaciones de la estación de Chamartín.
- Tramitación ambiental para la LAT de alimentación a la nueva subestación de tracción de Caldes de Malavella.
- Verificación para la puesta en servicio de la subestación de Carranza.
- Verificación para la puesta en servicio de la subestación de Cabezón de Pisuergra
- Verificación para la puesta en servicio de la subestación de Puente de San Miquel
- Verificación para la puesta en servicio de la subestación de Calahorra.
- Verificación para la puesta en servicio de la subestación de Guarnizo.

Asistencias Técnicas y Colaboraciones Internacionales³⁵

- **Defensa de los intereses de Adif y del sector ferroviario español** en materia de regulación y estandarización en foros de decisión multilaterales (Comisión Europea, UIC, otros organismos...).
- **Promoción de las empresas españolas** mediante la asistencia a reuniones, foros, organización de eventos como la Feria internacional "Rail Live" y la coordinación y atención a delegaciones de países interesados en nuestro modelo ferroviario.
- **Desarrollo y gestión de los corredores europeos** que discurren por España (Atlántico y Mediterráneo) y de otras conexiones con países fronterizos.

Patrimonio y Urbanismo³⁶

- Desarrollo del Proyecto **Madrid Nuevo Norte**.
- Nuevo **Complejo Ferroviario de Atocha**.
- Elaboración de **Informes Patrimoniales-Urbanísticos**.
- Elaboración de **Expedientes de reversión**.

Operaciones de Integración y Entidades del Grupo Societario³⁷

En el ámbito del Grupo Societario:

- **Participación en 63 entidades** de carácter muy diverso (sociedades mercantiles, fundaciones, asociaciones, etc.) optimizando la participación de Adif a fin de aportar valor a la E.P.E.
- **Racionalización del "Grupo Societario"**, procediendo a realizar los trámites necesarios para desinvertir en aquellas sociedades que no aporten valor a la E.P.E. En particular, se ha desinvertido en Barcelona Regional Agencia de Desenvolupament Urbà, S.A., y se ha trabajado en la liquidación de las participadas Almería Alta Velocidad, S.A. y Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.
- **Negociación Redalsa:** Adif está gestionando la adquisición de acciones de socios minoritarios.
- Adquisición del 2,5 % de las acciones de Renfe Operadora en **Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A., Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. y Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.**

En el ámbito de las Operaciones de Integración:

- Operaciones de integración **en 13 ciudades españolas**.

³⁵ Contenido vinculado al PE2030. Pilar de Orientación a Resultados. Objetivo 5 (**POAR-OE5**).

³⁶ Contenido vinculado al PE2030. Pilar de Orientación a Resultados. Objetivo 6 (**POAR-OE6**). Contenido vinculado al Pilar Servicios, Objetivo 4 (**PSEV-OE4**).

³⁷ Contenido vinculado al PE2030. Pilar de Orientación a Resultados. Objetivo 6 (**POAR-OE6**). Contenido vinculado al Pilar Servicios, Objetivo 4 (**PSEV-OE4**).

- Suscripción del Convenio al **"Proyecto de Construcción de arquitectura e instalaciones de la Zona de Tratamiento Técnico de Trenes de la Sagrera. Barcelona. Acceso provisional"**, Adif Alta Velocidad y Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.³⁸
- Suscripción del Convenio al **"Proyecto de Construcción de los accesos a la estación de la Sagrera. Línea de alta velocidad Madrid – Zaragoza – Barcelona - Frontera francesa. Tramo: la Sagrera - Nudo de la Trinidad"**, Adif Alta Velocidad y Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.³⁹
- Suscripción de la **Extinción por cumplimiento y liquidación del convenio de colaboración, de fecha 8 de junio de 2016 entre el Excmo. Ayuntamiento de Logroño y Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.** de ejecución de obras de la futura estación de autobuses, cúpula, parque sobre estación de autobuses y parque oeste (proyecto modificado) y adendas de 20 de enero de 2020 y de 21 de diciembre de 2022⁴⁰.
- Suscripción de un **"Protocolo general de actuación entre Adif, Adif AV, Generalitat Valenciana, Ayuntamiento de Alicante y la Sociedad Alta Velocidad Alicante Nodo de Transportes S.A, en adelante AVANT, para la construcción, por parte de la Generalitat Valenciana, de un aparcamiento para la estación de Alicante terminal de Adif y Adif AV"**⁴¹.
- Suscripción de la **"Adenda modificativa y prórroga del convenio suscrito con fecha 20 de septiembre de 2021 entre el ayuntamiento de Barakaldo y la sociedad Bilbao Ría 2000 para concluir la ejecución del ámbito Urban-Galindo en Barakaldo"**.⁴²

Contribución a los ODS:



Nuestros compromisos:

Servicios Logísticos

- Disponer de **una red de nodos logísticos en la Red prioritaria de mercancías.**
 - ✓ Promover la multimodalidad del transporte de mercancías en colaboración con otros organismos.
 - ✓ Impulsar el transporte multimodal a través de la integración de diferentes modos de transporte en el ámbito de mercancías; con especial foco en modos alternativos y sostenibles
- **Evolución de los modelos de gestión.**

³⁸ La firma de Convenios, adendas, protocolos, etc., por parte de las Sociedades de Integración, implica la participación tanto de Adif como de Adif AV, como socios participantes en cada Sociedad, SALVO EN BILBAO RÍA 2000 en la que solo participa Adif.

³⁹ La firma de Convenios, adendas, protocolos, etc., por parte de las Sociedades de Integración, implica la participación tanto de Adif como de Adif AV, como socios participantes en cada Sociedad, SALVO EN BILBAO RÍA 2000 en la que solo participa Adif.

⁴⁰ La firma de Convenios, adendas, protocolos, etc., por parte de las Sociedades de Integración, implica la participación tanto de Adif como de Adif AV, como socios participantes en cada Sociedad, SALVO EN BILBAO RÍA 2000 en la que solo participa Adif.

⁴¹ La firma de Convenios, adendas, protocolos, etc., por parte de las Sociedades de Integración, implica la participación tanto de Adif como de Adif AV, como socios participantes en cada Sociedad, SALVO EN BILBAO RÍA 2000 en la que solo participa Adif.

⁴² La firma de Convenios, adendas, protocolos, etc., por parte de las Sociedades de Integración, implica la participación tanto de Adif como de Adif AV, como socios participantes en cada Sociedad, SALVO EN BILBAO RÍA 2000 en la que solo participa Adif.

- ✓ Impulsar un sistema de transporte ferroviario de mercancías eficiente poniendo en valor los activos que gestiona.
- ✓ Incrementar cuota modal del transporte de mercancías incrementando el grado de participación en la gestión y explotación de servicios para el transporte de mercancías por parte de otros agentes y ofreciendo servicios de valor añadido; así como posicionando el transporte de mercancías por ferrocarril como el modo de transporte más sostenible.
- Servicios de **Autopistas Ferroviarias**.
 - ✓ Promover la multimodalidad del transporte de mercancías en colaboración con otros organismos.
 - ✓ Impulsar el transporte multimodal.

Telecomunicaciones

- **Avance en el despliegue de redes GSMR**, sobre todo aquellas asociadas a proyectos de supresión de bloqueos telefónicos, finalizando las actuaciones financiadas con fondos MRR.
- Finalización de la primera **fase de renovación de la red IP Multimedia** y concreción del plan de migración del resto de la red.
- Avance significativo en la **ejecución de las obras de renovación de infraestructura de telecomunicaciones** en los diferentes ámbitos territoriales.
- Avance significativo en los trabajos sobre **sistemas de explotación ferroviaria**: comunicaciones en CTCs, detectores de cajas calientes (DCCs) y finalización de los correspondientes a sistemas de audio grabación.
- Avance significativo en la **adopción de GIS** como herramienta de mejora en los procesos de ingeniería de la red de fibra óptica.
- Contratación y comienzo de la ejecución de los trabajos de elaboración del **plan estratégico de evolución de los sistemas de radiocomunicaciones móviles ferroviarias en Adif**.

Gestión de la energía

- **Ejecución de la implementación del software base de los nuevos sistemas de telemando de energía** y su implantación en el Sistema de Telemando de Energía Sur, así como la licitación de remotas y convertidores de protocolo asociados al sistema de control.
- Continuación del desarrollo de un **plan integral de mejora de las protecciones eléctricas en líneas de corriente continua**, incluyendo estudios de riesgos por impacto de rayos y optimización de protecciones.
- Desarrollo de los contratos de **"Mantenimiento integral de las líneas de alta tensión de Adif y Adif AV**. Lote 1. Subdirecciones de Operaciones de RC Noroeste, Norte y Noreste y Jefaturas de área de mantenimiento de AV Norte y Noreste" y "Mantenimiento Integral de las líneas de alta tensión de Adif – Adif AV. Lote 2. Subdirecciones de Operaciones de RC Centro, Sur y Este y Jefaturas de área de mantenimiento de AV Sur y Este".

Asistencias Técnicas y Colaboraciones Internacionales

- **Asegurar una presencia proactiva en instituciones y organismos internacionales**, para asegurar la defensa de nuestros intereses y los del sector ferroviario español.
- **Avanzar en la cooperación con nuestros países vecinos** para la promoción del transporte ferroviario y el fomento del cambio modal desde opciones más contaminantes como la carretera o el avión hacia el ferrocarril.
- **Consolidar la proyección internacional de la Entidad y del sector ferroviario**. Se busca incrementar la presencia de Adif en los foros de decisión y también buscar alianzas con posibles socios estratégicos, con el objetivo de desarrollar negocio en otros países, aumentar y consolidar la presencia de Adif y de las empresas del sector y mejorar su competitividad en el resto del mundo.

Patrimonio y Urbanismo

- **Competencias urbanísticas**, supeditadas a la actividad de los terceros que ostenta dichas competencias, ya sean Ayuntamientos o Comunidades Autónomas.
- **Informes de reversión**, competencias e instrucción de los expedientes corresponden al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, MTMS.

Operaciones de integración y Entidades del Grupo Societario

En el ámbito de Operaciones de integración

- Planificar un **calendario anual para la celebración de comisiones técnicas** en el ámbito de las sociedades de integración con actuaciones en desarrollo que permita coordinar y comunicar de la mejor manera posible la situación de las actuaciones contempladas para evitar posibles incidencias o retrasos que puedan derivar en una pérdida de reputación.
- Instrumentar los **compromisos económicos que se adquieran en los planes de integración de Olabeaga (Bilbao), Gijón y Vitoria**.
- Adecuar los **vencimientos de los préstamos participativos** otorgados.
- Seguimiento de los **compromisos económicos adquiridos en los planes de integración de Alicante, Almería, Barcelona, Cartagena, Murcia, Valencia, Valladolid y Zaragoza**.
- Suscripción de un **convenio / protocolo para la integración del FFCC en Alicante**.
- Suscripción de un nuevo **convenio según los compromisos recogidos en el Acuerdo de 12 de junio de 2002, la Adenda al Acuerdo de 12 de junio de 2002, suscrita el 21 de diciembre de 2009 y el Protocolo de intenciones** entre Adif AV, el Ayuntamiento de Barcelona y Sagrera Alta Velocitat, S.A. para el desarrollo de la estación de la Sagrera y las actuaciones del entorno, los cuales están prescritos.
- Suscripción de un **convenio para la financiación y ejecución de las obras del Proyecto de Urbanización de la Ronda y Parque de Sant Martí en Barcelona**, entre Adif AV, Ayuntamiento de Barcelona y Sagrera Alta Velocitat, S.A.
- Suscripción de un **convenio para la financiación y ejecución de las obras del Proyecto de reposición de la calle de Sant Adrià en Barcelona**, entre Adif AV y Sagrera Alta Velocitat, S.A.
- Suscripción de la Adenda al Convenio suscrito con fecha 22 de julio de 2024 entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMOS), Adif, el Ayuntamiento de Bilbao y la **Sociedad Bilbao Ría 2000** para la integración del ferrocarril y desarrollo de la actuación para la integración del ferrocarril y desarrollo de la actuación de renovación urbana en el ámbito urbano de Olabeaga del Término Municipal de Bilbao.
- Suscripción de un convenio para la ejecución de la **primera fase de la integración en Gijón** (zona Carlos Marx).
- Suscripción del acuerdo de extinción y liquidación del convenio entre Adif AV, Adif, Renfe Operadora, el Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Gijón y la Sociedad Gijón al Norte, S.A, para la integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón, suscrito el 8 de mayo de 2019.

Acuerdos de transmisión de activos:

- **Acuerdo para la transmisión de los activos de la Generalitat Valenciana a Adif**, a cuenta de los compromisos económicos contraídos en el Convenio de 2003 de Remodelación de la red ferroviaria de Alicante: **"Acondicionamiento para cercanías del tramo entre la futura vía Parque y San Vicente del Raspeig incluyendo la construcción de dos apeaderos** que den servicio a la universidad y a esta localidad".
- **Entrega de los activos de la Fase 1 El Puche**, por parte de Almería Alta Velocidad a Adif, Adif AV y al Ayuntamiento de Almería.
- **Entrega de activos ferroviarios correspondientes a las obras del Canal de acceso Fases I, II y III (incluye la estación de Joaquín Sorolla)**, por parte de Valencia Parque Central a Adif y Adif AV.

- **Entrega de activos ferroviarios inmovilizados correspondientes a las obras de los cubrimientos de Delicias-Iriarte Reinoso y Miraflores, túnel de cercanías G19/1 y equipamiento eléctrico de Zaragoza Plaza**, por parte de Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. a Adif y Adif AV.

En el ámbito de Grupo Societario

- Actualización de las **instrucciones internas de control del Grupo Societario**.
- **Adquisición de acciones de Redalsa** a socios minoritarios.
- Análisis y trabajos dirigidos a liquidación de las sociedades **Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A., Almería Alta Velocidad, S.A. y Centro Estación Miranda, S.A.**
- Análisis de la adquisición de las acciones de Renfe Operadora en la sociedad de **Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.**
- Culminar el proceso del nuevo modelo contable implantado en 2025 en la **AEIE Alta Velocidad España-Portugal**, con la facturación a sus miembros en concepto de contribución a los gastos y provisiones de fondos.

2.6.1. Servicios Logísticos⁴³

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

La Entidad pone a disposición de sus clientes (Empresas Ferroviarias, Candidatos, Cargadores, Operadores de Transporte Combinado, y otros agentes de transporte) su red de Terminales de Transporte de Mercancías. Estas infraestructuras ferroviarias conectadas a una línea (vía), permiten iniciar, complementar o concluir el transporte ferroviario de mercancías mediante la ejecución de una serie de operaciones sobre el tren y sobre la mercancía que transporta, como parte de la cadena de suministro a las que se vincula.

(Ver apartado [2.4 Gestión de los Servicios Logísticos](#))

2.6.2. Telecomunicaciones⁴⁴

La Entidad aporta los sistemas de telecomunicaciones como **base para la digitalización de los procesos de explotación ferroviaria**, en la búsqueda de la mejora continua de los mismos.

Durante el ejercicio 2025, las actuaciones más relevantes han sido las siguientes:

- Se ha avanzado significativamente en la **ejecución de obras de despliegue de GSM-R**, y prácticamente se han finalizado otras como actualización tecnológica en detectores de cajas calientes y sistemas de audio grabación.
- Están **en ejecución las obras de todos los lotes**, salvo uno, **de renovación de infraestructura de comunicaciones**.
- Se ha **comenzado la ejecución de la primera fase de renovación de la red IP Multimedia (core de red)** y se ha avanzado significativamente en concretar aspectos técnicos de la evolución de la totalidad de la red.
- Se ha **comenzado la implantación de una herramienta GIS** para la mejora de los procesos de ingeniería sobre la red de fibra óptica.

⁴³ Contenido vinculado al PE2030. Pilar de Servicio. Objetivo 1 (**PSEV-OE1**), Objetivo 5 (**PSEV-OE5**) y Objetivo 7 (**PSEV-OE7**).

⁴⁴ Contenido vinculado al PE2030. Pilar Servicio, Objetivo 3 (**PSEV-OE3**).

- Se ha **avanzado en la ejecución del plan de tratamiento del riesgo y definición de medidas en materia de ciberseguridad**.
- Se ha **comenzado la ejecución de una actuación de implantación de sondas de identificación de activos conectados a la red de telecomunicaciones** de Adif. Se han finalizado algunas de las medidas de mejora en los sistemas de telecomunicaciones del CRC de Barcelona y se ha avanzado en la ejecución del resto.
- Se ha **elaborado y enviado a contratar el pliego para los trabajos de elaboración del plan estratégico de evolución de los sistemas de radiocomunicaciones móviles ferroviarias** de Adif.

2.6.3. Gestión de la energía⁴⁵

El área de energía en Adif se encarga del establecimiento de procedimientos de gobierno interno, con la participación en los equipos de normativa específica de energía, en la gestión de activos y en la elaboración de la documentación técnica de la especialidad de energía. Tanto los Estudios de Impacto Ambiental como los Proyectos Constructivos incorporan todas aquellas medidas necesarias para la preservación del entorno natural.

Durante este ejercicio 2025, las **principales novedades** han sido las siguientes:

(Ver apartado [2.1.5 Consumo y combinación energética](#))

2.6.4. Asistencias técnicas y colaboraciones internacionales⁴⁶

En el ámbito internacional, Adif trabaja para compartir con sus socios estratégicos su conocimiento y experiencia, mediante asistencias técnicas y contratos en mercados exteriores. El objetivo de Adif es también favorecer el desarrollo del sector ferroviario español, y para ello, actúa como prescriptor de la oferta empresarial española.

(Ver apartado [Proyección internacional](#))

2.6.5. Patrimonio y Urbanismo⁴⁷

Adif se encarga de la gestión y administración del patrimonio inmobiliario de su titularidad con el fin último de que tenga un impacto positivo en las comunidades en las que se encuentra, generando un valor compartido que repercuta en un beneficio para toda la sociedad. De esta forma, contribuye al desarrollo sostenible del sistema ferroviario y a su integración urbanístico – ferroviaria en las ciudades, en línea con las Políticas marcadas por las instituciones competentes.

El **Proyecto de Madrid Nuevo Norte** permitirá la integración urbana de la playa de vías de la estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor, al cubrirlas generando un nuevo parque a cota urbana. Permitirá la total integración de la nueva estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor en su entorno urbano, mejorando la accesibilidad a la misma. También permitirá los diferentes intercambios entre diferentes modos de transporte, convirtiéndose la futura estación en el polo dinamizador del Proyecto Madrid Nuevo Norte (MNN).

⁴⁵ Contenido vinculado al PE2030. Pilar de Sostenibilidad. Objetivo 1 (**PSOS-OE1**).

⁴⁶ Contenido vinculado al PE2030. Pilar de Orientación a Resultados. Objetivo 5 (**POAR-OE5**).

⁴⁷ Contenido vinculado al PE2030. Pilar de Orientación a Resultados. Objetivo 6 (**POAR-OE6**).

Además, Adif es la EPE encargada de llevar a cabo el Proyecto y la ejecución de la Nueva Estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor, **actualmente en fase de redacción de proyectos tras la adjudicación** del concurso internacional en el que se han tenido en cuenta los mayores estándares de sostenibilidad.

Todas las actuaciones y procesos administrativos requieren un trabajo previo y paralelo de actualización y mantenimiento del **Inventario de Bienes Inmuebles**. En 2025, el programa anual de incorporación al Inventario relativo a los terrenos asociados a las líneas de Red Convencional ha supuesto la **actuación sobre 325 unidades**, alcanzando un total de 6.383 unidades que reúnen 870.705 documentos catalogados. Entre ellos se incluyen 454.065 fichas de alta y 9.653 fichas de baja en el Catálogo de Inventario. Asimismo, se encuentran inscritos 506.748.939,19 m² de superficie de líneas de Red Convencional, lo que refleja el avance continuo en la actualización y depuración de los datos patrimoniales.

Los proyectos destacados durante el ejercicio **2025** son los siguientes:

- **Madrid Nuevo Norte:** Continúa el proceso de ejecución del planeamiento de los sectores de la MP del PGOUM en el ámbito de Madrid Nuevo Norte.

En 2025 se ha trabajado conjuntamente con Renfe-Operadora, CreaMNN, los Registros de la Propiedad nº 29, 38 y 54, así como con el Ayuntamiento de Madrid, para regularizar registralmente los suelos ferroviarios transmitidos conforme a los ámbitos y al Servicio General Ferroviario definidos en la MPG, así como inscribir los aprovechamientos urbanísticos de los suelos demaniales en folio independiente.

En desarrollo del Concurso Internacional para el diseño de la remodelación de la estación a la propuesta presentada por Esteyco, UNStudio y b720 Arquitectura "Chamartín Ecosistema Abierto" se han redactado los Anteproyectos de Urbanización, Estación, Terciario Lucrativo y Global-Plan de Etapas. Asimismo, se encuentran en redacción los Proyectos Básicos de la Ampliación de la Estación, el Edificio Corporativo de Adif, y la Terminal Norte.

El 19 de diciembre de 2024 se suscribió la escritura de compraventa e hipoteca de los suelos y aprovechamientos urbanísticos de Chamartín y Fuencarral entre Adif, Adif AV, Renfe-Operadora, Renfe-Ingeniería y Mantenimiento y CreaMNN.

El Proyecto de Urbanización del APE 08.21 "Las Tablas Oeste" se aprobó inicialmente en marzo por el Ayuntamiento. Está previsto su aprobación definitiva en enero de 2026.

El Proyecto de Urbanización del APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos ha sido presentada y estimada la iniciativa por el Ayuntamiento de Madrid en mayo.

En mayo Adif envió al Ayuntamiento de Madrid el Borrador del PPRI del APR 05.10 Estación con el objeto de que el Ayuntamiento remitiera a la CAM la solicitud de inicio de evaluación ambiental estratégica ordinaria al que la CAM emitió la Resolución al Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) en octubre.

En enero 2025 finalizó la redacción el Proyecto de Urbanización del APE 05.31 Centro de Negocios de Chamartín estando pendiente su presentación al Ayuntamiento.

- **Nuevo Complejo Ferroviario de Atocha:** El 19 de mayo de 2025 se presentó al Ayuntamiento tanto la propuesta de ampliación de la Estación de Atocha y la urbanización de plaza cívica (Fase 4) como la MPG y Plan Especial del APR 02.14 Estación de Atocha y su entorno, en coordinación con la D. Proyectos Alta Velocidad,

que está desarrollando el encargo, para la cobertura urbanística de todo el ámbito de la Estación. Se está a la espera de respuesta municipal.

- **Bilbao – Estación Intermodal Abando Indalecio Prieto:** En 2023 el Ayuntamiento de Bilbao convocó un concurso para la ordenación urbanística futura del ámbito de la Estación Indalecio Prieto Bilbao Abando y su entorno, actuación que debe coordinarse con el Proyecto Constructivo de Transformación para el soterramiento y llegada de la Alta Velocidad en dicha estación. En el citado concurso resultó ganadora la propuesta del equipo formado por OVE Arup & Partners SAU / Arquitectura Agronomía SLP y G&C Arquitectura y urbanismo. La Dirección de Patrimonio y Urbanismo:
 - Participa en las reuniones periódicas de **coordinación** entre la Dirección de Proyectos de Estaciones, el equipo consultor encargado de la elaboración del Proyecto Constructivo (IDOM Consultoría Ingeniería Arquitectura), el equipo redactor del planeamiento urbanístico, el Ayuntamiento de Bilbao y Bilbao Ría 2000.
 - Colabora con la D. de Operaciones de Integración y Grupo Societario en la redacción del **Convenio** entre el MTMS, la Comunidad Autónoma del País Vasco, la Diputación Foral de Bizkaia y el Ayuntamiento de Bilbao para impulsar la llegada de la Alta Velocidad a Bilbao y la integración del ferrocarril en el ámbito de la estación Bilbao-Abando.

Gestión Urbanística

- **Convenios y protocolos:** Durante el año 2025 ha participado en un total de **37 convenios**, en 17 de ellos actuando como Dirección Proponente. Durante este ejercicio se han **firmado 13 Convenios y Protocolos**. En 5 de ellos, al ser Área Proponente, la DPU ha llevado directamente su negociación, redacción y tramitación, estos son: el Convenio de integración en Montmeló, el Convenio para la compensación de suelos en Girona, el Convenio de ejecución de vial de conexión en la estación de Cuenca, la Adenda de prórroga de actuaciones singulares en el APR 08.03 Madrid Nuevo Norte y el Protocolo de cesión de suelos de Reus. En los 8 restantes, ha participado como Área Colaboradora asesorando a otras Direcciones tanto de Adif como Adif AV en cuestiones patrimoniales y urbanísticas y colaborando en la redacción y revisión de los convenios.
- **Informes a planeamiento e Informes patrimoniales y urbanísticos:** En el año 2025, en la Dirección de Patrimonio y Urbanismo se evacuaron **397 informes de planeamiento urbanístico**, sugerencias y/o alegaciones a distintos instrumentos de planeamiento, y se tramitaron **323 informes patrimoniales-urbanísticos**, lo que ha supuesto un esfuerzo para la organización de la Dirección de Patrimonio y Urbanismo, pues se ha incrementado notablemente el número de informes tramitados en años anteriores. En concreto los urbanístico-patrimoniales evacuados a solicitud de otras áreas de la empresa se han incrementado en cerca de un 300% desde 2021 (112 frente a 323 informes emitidos).
- **Asesoramiento patrimonial y urbanístico a otras áreas de la empresa:** Elaboración de informes y participación en un gran número de reuniones con el fin de asesorar a otras áreas, como Proyectos de Alta Velocidad o de Red Convencional sobre fórmulas urbanístico-patrimoniales para posibilitar la integración del ferrocarril en las ciudades, así como al área de Servicios Logísticos para la redacción

y tramitación de Proyectos de Delimitación de las Zonas de servicio ferroviario y de los correspondientes planes especiales necesarios para su tramitación Municipal, con el fin de mejorar la gestión de sus terminales.

Respecto a los Proyectos de Delimitación y Utilización de Espacios Ferroviarios, se ha continuado realizando el seguimiento y asesoramiento en la elaboración y tramitación de los PDUEF de Vicálvaro y Villaverde, en Madrid.

Asimismo, se han realizado estudios para la **puesta en valor de suelos** susceptibles de desafectación y cambio de uso o en procesos de transformación, como es el caso del ámbito de Abroñigal en Madrid y el ámbito de la antigua estación de Santa Catalina, al sur del anterior.

- **Seguimiento de Sociedades Mixtas:** Durante el año 2025 se ha llevado a cabo el seguimiento de catorce Sociedades Mixtas desde el ámbito de la competencias patrimoniales y urbanísticas, analizándose numerosos proyectos y planes urbanísticos de las mismas y formulando alegaciones al planeamiento en trámite, generándose por ello **56 informes de seguimiento** y participando en más de **30 reuniones de los diferentes grupos técnicos** constituidos al efecto y de las respectivas Comisiones de Seguimiento de dichas Sociedades.
- **Análisis legislativos:** durante el año 2025 se han analizado distintas leyes en su fase de aprobación y aprobadas en el presente ejercicio, estudiando su impacto y modificaciones en la legislación ferroviaria. Ejemplo de ello es la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible. También se han analizado y redactado sugerencias o modificaciones en su fase de aprobación, como en el ejemplo anterior y en el proyecto de reglamento del sector ferroviario.

Asimismo, se ha participado en el análisis de las distintas casuísticas de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre de Patrimonio de las Administraciones Públicas junto con otras áreas implicadas y posibles soluciones y aplicación en los procedimientos internos.

Procesos de actuaciones administrativas

- **Colaboración con el MITRAMS en los procedimientos de reversión:** Están en **tramitación 56 expedientes de reversión**. En el 2025 ha tenido **entrada 13 solicitudes de informe reversión** entre los que destacan 8 expedientes relativos al ejercicio de dicho derecho en actuaciones tan importantes como Madrid-Chamartín-Clara Campoamor y Fuencarral.
- **Propuestas al Comité de Dirección y al Consejo de Administración de Adif y Adif AV:** destaca la presentación al Comité y al Consejo de la Adenda al Convenio suscrito el 20 de julio de 2021 para continuar con el marco regulador de colaboración entre el Ayuntamiento de Madrid, la Comunidad de Madrid, Adif, Adif Alta Velocidad y CreaMNN para asegurar la compatibilidad y coordinación de las Actuaciones Infraestructuras Singulares de la MPG y las obras de urbanización propias de los ámbito de actuación de la MPG, así como reflejar los compromisos y obligaciones que corresponde asumir a cada Parte. En este sentido, previo a su transmisión a CreaMNN se han tramitado 1 propuesta de innecesaridad y desafectación de los aprovechamientos urbanísticos en el recinto de Chamartín sobre una parcela con una superficie de 16,07 m². Asimismo, al objeto de depurar derechos de reversión

se han tramitado **2 propuestas de innecesidad y desafectación** sobre una superficie total de 304.114 m².

En cuanto a la tramitación de Convenios, tanto a Comité de Dirección y posteriormente al Consejo de Administración, se ha tramitado 4 propuesta de conformidad y autorización de firma de un Convenio.

- **Ofrecimientos reversionales:** algunas de las anteriores actuaciones administrativas han dado lugar a la necesidad de depurar derechos de reversión, por lo que se han notificado a los titulares expropiados o a sus causahabientes las declaraciones de innecesidad y desafectación, realizándose su ofrecimiento reversión, de una superficie de 1.379 m².
- **Regularización catastral de terrenos titularidad de Adif y Adif AV:** Durante el año 2025 se ha avanzado de forma significativa en los trabajos de regularización catastral asociados a suelos vinculados a nuevos proyectos expropiatorios. Estas actuaciones han abarcado **97 proyectos expropiatorios distribuidos en 39 provincias** garantizando una mayor precisión en la delimitación patrimonial y a fin de facilitar la correcta ejecución de las actuaciones previstas.
- Al mismo tiempo, siguiendo con el procedimiento piloto iniciado con la Gerencia de Catastro de la Comunidad Autónoma de Castilla La Mancha, se ha trabajado en la regularización catastral de terrenos aún no catastrados que no afectan a terceros actuando en la **línea Madrid-Valencia de Alcántara** en los municipios de **Illescas, Montearagón, Numancia de la Sagra, Talavera de la Reina y Los Yébenes de la provincia de Toledo** y en la **línea Príncipe Pío-Irún Hendaya** en los municipios de **Medina del Campo y Valladolid de la provincia de Valladolid**.
- **Actuaciones registrales:** también, se han realizado diferentes actuaciones de inmatriculación y de otro tipo de inscripciones registrales en los Registros de la Propiedad competentes, utilizando los diferentes medios facilitados por la Ley Hipotecaria, destacando en 2025 la inscripción de aprovechamientos urbanísticos en las estaciones de **Madrid-Chamartín-Clara Campoamor y Fuencarral** así como los trabajos realizados para la inscripción de las fincas registrales afectadas por el **ARI-DSP-02 de Sevilla Santa Justa**. Igualmente se han inmatriculado terrenos de Adif y Adif AV en otros términos municipales de las provincias de Toledo, Salamanca, Burgos y Navarra.

2.6.6. Operaciones de integración y Entidades del Grupo Societario⁴⁸

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

(Ver apartado [2.7 Sociedades de integración ferroviaria](#) y apartado [2.8 Grupo Societario](#)).

⁴⁸ Contenido vinculado al PE2030. Pilar de Orientación a Resultados. Objetivo 6 (**POAR-OE6**).

2.6.7. Programa Activos para el Desarrollo

El programa de Activos para el Desarrollo tiene como objetivo impulsar la recuperación de activos inmobiliarios en desuso para su reutilización en proyectos sociales o empresariales, en colaboración con instituciones, entidades sin ánimo de lucro o empresas, para generar actividad económica, especialmente en entornos rurales.

Amplie información en el apartado 3.3.3. Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre los colectivos afectados, enfoques para gestionar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los colectivos afectados y eficacia de dichas actuaciones (S3-4).

2.7. Sociedades de integración ferroviaria⁴⁹

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

A través de la **coordinación con las distintas Sociedades de Integración** participadas por Adif, se lleva a cabo el desarrollo de las operaciones de integración del FFCC en las ciudades. Adif lleva a cabo las siguientes aportaciones que contribuyen a la sostenibilidad económica:

- **Colaboración en el control y seguimiento del riesgo asumido por Adif** en las operaciones de financiación, refinanciación y/o reestructuración bancaria de las sociedades de integración.
- **Supervisión del estado y desarrollo de los Convenios de las Sociedades de Integración** en relación con las relaciones contractuales que estas Sociedades mantienen con Adif mediante un control y seguimiento exhaustivos.
- **Realización de la coordinación interna con las Sociedades de Integración** para la elaboración de los análisis de viabilidad económico-financiera de las actuaciones a desarrollar en el marco de las Sociedades.
- **Contribución a la puesta en explotación de infraestructuras ferroviarias y de integración del ferrocarril** en distintas áreas urbanas dando el impulso y la colaboración institucional para su consecución.

Vinculado al **Objetivo Estratégico 4 (OE.4): “Aumentar el valor de los activos colaborando con los GG.II.”**, en la Dirección de Operaciones de Integración y Grupo Societario se han establecido para 2025 los siguientes **objetivos de área**:

- Seguimiento de la actuación del Canal de Acceso Valencia. Fase 3. Seguimiento y coordinación con todos los implicados en la actuación del desarrollo de la misma.
- Seguimiento de las conclusiones y recomendaciones de los resultados de la Auditoría Operativa de la IGAE a las Sociedades de Integración.

La coordinación y seguimiento de estas operaciones de integración permiten identificar los posibles riesgos para poder adoptar decisiones ajusten o modifiquen las

⁴⁹ Contenido vinculado al PE2030. Pilar Servicios, Objetivo 4 (PSEV-OE4).

actuaciones a desarrollar, con el objetivo de reducir los riesgos y contribuir a la sostenibilidad económica de Adif

Por otro lado, las principales **actuaciones, competencias, obligaciones adquiridas en los convenios suscritos** son las siguientes:

- ✓ **“Convenio entre Adif Alta Velocidad y la sociedad Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.** para la ejecución y financiación de las obras, correspondientes al **Proyecto de construcción de arquitectura e instalaciones de la Zona de Tratamiento Técnico de Trenes de la Sagrera.** Barcelona. Acceso provisional, y de la dirección de las obras, la asistencia técnica a la dirección, la coordinación de seguridad y salud laboral y la asistencia para el control medioambiental de dichas obras, previstas en el acuerdo de colaboración suscrito, el 12 de junio de 2002, entre el ministerio de fomento, la Generalitat de Catalunya y el Excmo. Ayuntamiento de Barcelona, suscrito el 28 de enero de 2025”.⁵⁰
 - El objeto del Convenio establecer los términos de la colaboración y coordinación entre la Sociedad Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A. y Adif Alta Velocidad para la ejecución y financiación de las obras, correspondientes al “Proyecto de Construcción de Arquitectura e Instalaciones de la Zona de Tratamiento Técnico de Trenes de La Sagrera. Barcelona. Acceso Provisional”, y de la dirección de las obras, la asistencia técnica a la dirección, la coordinación de seguridad y salud laboral y la asistencia para el control medioambiental de dichas obras.
- ✓ **“Convenio entre Adif Alta Velocidad y la sociedad Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.** para la ejecución y financiación, correspondientes al Proyecto de construcción de los accesos a la estación de la Sagrera. Línea de alta velocidad Madrid – Zaragoza – Barcelona - Frontera Francesa. Tramo: la Sagrera - Nudo de la Trinidad”, suscrito el 8 de septiembre de 2025”.⁵¹
 - El objeto del Convenio establecer los términos de la colaboración y coordinación entre la Sociedad Barcelona Sagrera Alta Velocidad y Adif Alta Velocidad para la ejecución y financiación de las actuaciones pendientes correspondientes al “al Proyecto de construcción de los accesos a la estación de la Sagrera. Línea de alta velocidad Madrid – Zaragoza – Barcelona - Frontera Francesa. Tramo: la Sagrera - Nudo de la Trinidad”,
 - Estas obras comprenden parte de la estructura del edificio de la Zona de Tratamiento Técnico de Trenes (ZTTT) que no se ha podido ejecutar previamente al estar ocupado el espacio donde se ubica el edificio por el trazado provisional de la línea de alta velocidad.
 - Asimismo, dentro de estas obras se ejecuta la cobertura del enlace de la cabecera sur de la estación en la zona de Bac de Roda con el túnel Sants-Sagrera de la línea de alta velocidad, la cobertura de un tramo de la línea de Barcelona-Granollers, que tiene una longitud de 100 m, cuya ejecución requiere también

⁵⁰ La firma de Convenios, adendas, protocolos, etc., por parte de las Sociedades de Integración, implica la participación tanto de Adif como de Adif AV, como socios participantes en cada Sociedad, SALVO EN BILBAO RÍA 2000 en la que solo participa Adif.

⁵¹ La firma de Convenios, adendas, protocolos, etc., por parte de las Sociedades de Integración, implica la participación tanto de Adif como de Adif AV, como socios participantes en cada Sociedad, SALVO EN BILBAO RÍA 2000 en la que solo participa Adif.

que la vía actual de la línea de alta velocidad haya sido dada de baja, y parte de los muros de contención de tierras para la urbanización.

- ✓ **Extinción por cumplimiento y liquidación del convenio de colaboración, de fecha 8 de junio de 2016 entre el Excmo. Ayuntamiento de Logroño y Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.** de la ejecución de obras de la futura estación de autobuses, cúpula, parque sobre estación de autobuses y parque oeste (proyecto modificado) y adendas de 20 de enero de 2020 y de 21 de diciembre de 2022, suscrito el 30 de septiembre de 2025.⁵²
 - El objeto de la extinción es la de dejar constancia del reparto entre Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. y el Ayuntamiento de Logroño de los costes derivados de la reclamación del contratista de daños y perjuicios por los costes indirectos, así como los correspondientes intereses y costas judiciales en la ejecución de obras de la futura estación de autobuses, cúpula, parque sobre estación de autobuses y parque oeste.
- ✓ **“Protocolo general de actuación entre Adif, Adif – Alta Velocidad, Generalitat Valenciana, Ayuntamiento de Alicante y la sociedad Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte (AVANT) para la construcción, por parte de la Generalitat Valenciana, de un aparcamiento para la estación de Alicante Terminal de Adif y Adif – Alta Velocidad** como reposición del existente en el marco de las obras de la estación central del TRAM, y su compatibilidad con la ordenación del futuro parque central (operación OI/2).”, suscrito el 17 de junio de 2025.⁵³
 - Este protocolo tiene como objeto manifestar la voluntad de las Partes de colaborar para el impulso de las actuaciones necesarias para, en el marco de las obras del TRAM, que se encuentran actualmente en ejecución por FGV:
 - Construir un aparcamiento soterrado definitivo para la estación de Alicante Terminal de Adif/Adif – Alta Velocidad, como reposición del aparcamiento actual, reposición recogida en el proyecto de las obras del TRAM. y
 - Construir un aparcamiento adicional provisional, a ubicar en la plaza interior de la estación, junto al edificio de Correos, con un incremento aproximado de 150 plazas, en una planta elevada, sobre la capacidad del aparcamiento actual.
 - Además, las partes manifiestan su voluntad de avanzar en la definición de las obras de urbanización que se tendrán que ejecutar posteriormente sobre la cubierta de la estación del TRAM y del nuevo aparcamiento soterrado, y que se ajustarán a los parámetros urbanísticos establecidos en el Plan Especial de la OI/2 en redacción.
- ✓ **“Adenda modificativa y prórroga del convenio suscrito con fecha 20 de septiembre de 2021 entre el ayuntamiento de Barakaldo y la sociedad Bilbao**

⁵² La firma de Convenios, adendas, protocolos, etc., por parte de las Sociedades de Integración, implica la participación tanto de Adif como de Adif AV, como socios participantes en cada Sociedad, SALVO EN BILBAO RÍA 2000 en la que solo participa Adif.

⁵³ La firma de Convenios, adendas, protocolos, etc., por parte de las Sociedades de Integración, implica la participación tanto de Adif como de Adif AV, como socios participantes en cada Sociedad, SALVO EN BILBAO RÍA 2000 en la que solo participa Adif.

Ría 2000 para concluir la ejecución del ámbito Urban-Galindo en Barakaldo”,
suscrita el 17 de septiembre de 2025.⁵⁴

- Esta adenda tiene como objeto:
 - Modificar la Cláusula tercera del Convenio para desarrollar las actuaciones incluidas en el plan de reforma aportando recursos propios disponibles de acuerdo con los presupuestos aprobados por el Consejo de Administración de Bilbao Ría 2000, sustituyendo la cláusula del Convenio que limitaba hasta un máximo de 1,5 M€.
 - Prorrogar por un periodo de cuatro (4) años más a contar desde el 20 de septiembre de 2025.
 - Mantener en pleno vigor y efecto legal el resto de las cláusulas del Convenio suscrito con fecha 20 de septiembre de 2021.

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Convenios, acuerdos, protocolos de integración con las sociedades de Integración en las que participa Adif ^{55 56} (Nº)	237	243	252

Desde el punto de vista de impacto en la sociedad, las evaluaciones del grado de integración del ferrocarril en las ciudades permitirán, en función de la solución de integración del ferrocarril que se adopte, cuantificar la reducción del impacto del ferrocarril desde un punto de vista físico, en cualquier población, mejorando la permeabilidad entre ambos márgenes de la traza.

Es un método de evaluación que está aún en desarrollo como lo son la mayoría de las actuaciones de integración del ferrocarril, por lo que no se dispone aún de un resultado concreto.

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Inversión integración urbana (M€ de inversión ejecutada acumulada) ⁵⁷	5.066,01	5.516,36	5.921,95

2.8.Grupo Societario⁵⁸

El **“Plan de Posicionamiento del Grupo Societario”** puesto en marcha con la intención de establecer el papel que desarrolla Adif en las entidades en las que participa, así como determinar la importancia y la necesidad de seguir formando parte de las mismas, analizando las ventajas competitivas, económicas, jurídicas, operativas, sociales, de sostenibilidad y medioambientales que puedan derivarse de ello, ha dado lugar a una iniciativa estratégica dentro del PE2030 denominada: “Análisis y propuestas para una

⁵⁴ La firma de Convenios, adendas, protocolos, etc., por parte de las Sociedades de Integración, implica la participación tanto de Adif como de Adif AV, como socios participantes en cada Sociedad, SALVO EN BILBAO RÍA 2000 en la que solo participa Adif.

⁵⁵ Dato acumulado. El cómputo realizado en años anteriores puede sufrir modificaciones al alza en años sucesivos debido a la tramitación definitiva de nuevos convenios.

⁵⁶ Las sucesivas actualizaciones anuales de este documento pueden dar lugar a actualizaciones de datos de años anteriores debido a la notificación de nueva información.

⁵⁷ Dato agregado Adif y Adif AV, considerando las aportaciones de Adif, Adif AV y el resto de las entidades o administraciones participantes en las operaciones de integración derivadas de los Convenios suscritos.

⁵⁸ Contenido vinculado al PE2030. Pilar Orientación a Resultados. Objetivo 6 (POAR-OE6).

eficiente participación de Adif y Adif AV en las entidades de sus grupos societarios”, que contempla distintas acciones y tiene como objetivo optimizar la participación y la presencia de la Entidad con el objetivo de sacar el máximo beneficio social, económico y sostenible de la participación de Adif.

La Entidad realiza un seguimiento continuo de la situación económico-financiera de las entidades participadas por Adif, con el fin de detectar cualquier desviación que conlleve problemas de estabilidad de la sociedad, y, por ende, riesgo en las inversiones financieras realizadas

Vinculado al **Objetivo Estratégico 6**: “Velar por que la presencia de Adif en las entidades de las que forman parte aporte sinergias y beneficios en la gestión de ambas E.P.E.”, se ha establecido para 2026 el siguiente objetivo de área: *“Impulso a los trámites para mejorar la gestión del Grupo Societario de Adif, fijando al menos tres actuaciones para ejecutar desinversiones, actuaciones de compraventa de acciones, etc.”.*

Algunas de las **acciones realizadas a destacar** son:

- Valoración de las acciones de Renfe Operadora en las sociedades de integración para su adquisición por parte de Adif.
- Informe sobre el cumplimiento de acuerdos de los Consejos de Administración, Juntas Generales, Comisiones Ejecutivas y de Auditoría celebrados durante el ejercicio.
- Seguimiento de la implantación del cumplimiento normativo por las entidades del Grupo Societario, incluyendo cuestiones relativas a la Ley de Transparencia o Ley de Igualdad.
- Control de la rendición de información al Tribunal de Cuentas por parte de las sociedades filiales y de integración, sobre contratos/convenios/patrimonio, firmados en el ejercicio.
- Revisión de las memorias de las cuentas anuales de las entidades del Grupo Societario previamente a su aprobación por sus órganos de administración.
- Seguimiento de los servicios de Auditoría de cuentas 2024-2026 en las sociedades Almería Alta Velocidad, S.A., Palencia Alta Velocidad, S.A. y Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A.
- Control de la ejecución contractual en las sociedades Almería Alta Velocidad, S.A., Palencia Alta Velocidad, S.A. y Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A. para contratos relacionados con el canal ético y seguros de responsabilidad civil.
- Seguimiento y supervisión de la gestión contable y servicios de asesoramiento fiscal, mercantil y contable contratados en las sociedades Almería Alta Velocidad, S.A., Palencia Alta Velocidad, S. A., Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A. y Gijón al Norte, S.A.
- Gestión integral del ciclo de vida contractual: licitación, adjudicación y control de la ejecución en la Agrupación Europea de Interés Económico Alta Velocidad España-Portugal (AEIE AVEP) de contratos sobre: asesoría fiscal contable; asistencias técnicas para la Plataforma de Contratación del Sector Público (PCSP); asesoría en la resolución de contrato de traducción; nueva licitación de traducción simultánea y estudio sobre flujos de movilidad, análisis funcional y análisis coste-beneficio del corredor Madrid-Lisboa.

- Establecimiento de nueva metodología contable y actualización del Reglamento de la AEIE AVEP. Realización de su presupuesto anual.
- Seguimiento y supervisión a los encargos de Adif con INECO y TRAGSATEC. Servicios de apoyo técnico en la gestión de la Subdirección de Gestión del Grupo Societario de la Dirección de Operaciones de Integración y Grupo Societario (AC 032/23 y AGE 004/225).
- Seguimiento y control de los seguros de administradores y consejeros contratados por las sociedades de integración.
- Seguimiento de la auditorías específicas y recomendaciones del TCU y la IGAE a las Sociedades de Integración.
- Se ha trabajado en la adquisición del 2,5% de las acciones de Renfe Operadora en Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A., Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. y Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.

3. Orientación a resultados

La **orientación a resultados** busca consolidar una eficiencia económico-financiera con una optimización de los recursos y costes y un aumento de los ingresos, en aras de mejorar la competitividad. Los principales indicadores asociados al mismo son los que siguen:

Pilar: orientación a resultados

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Resultado bruto de explotación (EBITDA) (M€)	-55,60	0,00	-74,12
Resultado del periodo (M€)	-95,28	384,01	-83,30
Aprovechamiento de fondos comunitarios ⁵⁹ (%)	31,80	744,50	80,20

3.1. Análisis de la actividad y sus logros⁶⁰

En esta sección se describen la estrategia fiscal de Adif y se aporta información sobre los beneficios obtenidos antes de impuestos, los impuestos sobre beneficios pagados (si los hubiera), así como las subvenciones recibidas.



A continuación, se presentan los epígrafes principales de la **cuenta de resultados 2025** de Adif comparada con ejercicios anteriores.

⁵⁹ % (Importe acumulado al trimestre de Ayudas cobradas / Importe anual previsto de cobros de Ayudas (cobros – devoluciones Ayudas))

⁶⁰ Contenido vinculado al PE2030, Pilar Orientación a Resultados, Objetivo 1 (**POAR-OE1**).

Resultados generales

Importe en Millones de €	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Beneficios obtenidos país por país	-95,30	384,000	-83,30
Impuestos sobre beneficios pagados país por país	0,00	0,00	0,00
Subvenciones públicas recibidas por país *(España) ⁶¹	1.003,90	1.674,40	2.365,78

Resultados del ejercicio

Importe en Millones de €	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Ingresos de explotación	1.993,60	2.176,40	2.226,14
Gastos de explotación	-2.092,60	-1.795,30	-2.351,05
Resultado de explotación	-99,00	381,10	-124,91
Beneficio bruto de explotación (EBITDA)	-55,60	0,00	-74,12
Resultado financiero	2,90	1,80	39,67
Resultado antes de impuestos	-95,06	382,90	-85,24
Resultado del ejercicio ⁶²	-95,28	384,01	-83,30

El **resultado antes de impuestos** del ejercicio 2025 refleja una pérdida de 85,24 millones de euros, frente a los 382,90 millones de euros de beneficio en 2024; lo que supone una disminución del resultado de 468,14 millones de euros respecto al ejercicio anterior y representa un -122%.

Las variaciones más significativas en los epígrafes de la cuenta de resultados son:

- El **Resultado del Periodo** de Adif con 83,30 millones de euros de pérdida en 2025 presenta un empeoramiento de 467,31 millones de € respecto al año anterior habida cuenta de que en 2024 se obtuvieron beneficios por venta de inmovilizado significativos por la venta de los suelos en el ámbito de Chamartín que ascendieron a 421 millones de euros. Ello explica a su vez la variación interanual del **Resultado de Explotación** que pasa de 381,10 millones de euros en 2024 a un resultado negativo en 2025 de 124,91 millones de euros. Las principales variaciones de esta rúbrica son las siguientes:
 - Aumento de la Cifra de Negocios en un 2%, con un incremento de ingresos por cánones valorado en 11,90 millones de euros.
 - El epígrafe de Otros Ingresos de Explotación registra un incremento del 4% respecto al ejercicio anterior, pasando de 1.052,28 millones de euros en el ejercicio 2024 a 1.098,13 millones de euros en 2025. En este sentido se muestra un incremento de ingresos vinculado a la actividad de alquileres y servicios de un 5%, así como un incremento en los ingresos derivados de las

⁶¹ Contenido vinculado al indicador **GRI 201-4**: Asistencia financiera recibida del gobierno.

⁶² Adif tributa en el régimen de consolidación fiscal con sus sociedades dependientes: Fidalía SME, SA y Enajenación de Materiales Ferroviarios SME, SA (EMFESA), de las que posee el 100% y el 87,50% del capital social respectivamente; lo que supone para Adif un ajuste positivo en el impuesto de sociedades de 1,94 Mill. € en 2025, de 1,11 Mill. € en 2024 y de 0,78 Mill. € en 2023.

indemnizaciones a cobrar del Consorcio de Compensación de Seguros por los daños en la infraestructura generados por la Dana de Valencia de 2024.

- Aumento de gastos de personal por 34,67 millones de € (5%). Esta variación se deriva del incremento paulatino del número de efectivos por la oferta de empleo público, así como por la subida salarial aprobada.
- El epígrafe "Otros gastos de explotación" se incrementa en 77,19 millones de euros, que representa un 8% respecto al ejercicio anterior. Este incremento neto corresponde básicamente a una subida interanual de los costes de reparación y mantenimiento de conservación de la infraestructura de 26,20 millones de euros que incluye en esta cifra tanto el mantenimiento de la red de Adif como la de Adif AV que es realizada por aquélla en virtud de las encomiendas de gestión suscritas al efecto. Adicionalmente se incrementan los costes vinculados con actuaciones de inversión realizadas para terceros y los derivados del convenio suscrito con Renfe para la gestión integral de estaciones de cercanías, entre otros.
- **El Resultado Financiero de la Entidad** aumenta en 2025 en 37,90 millones de euros, pasando de una ganancia de 1,77 millones de euros en 2024 a una ganancia de 39,67 millones de euros en 2025. Las principales causas de esta mejora interanual se resumen a continuación:
 - Los Gastos Financieros registran un descenso del 32% respecto al ejercicio anterior. Este efecto se debe básicamente al descenso de la deuda dispuesta.
 - Los Ingresos Financieros presentan un aumento del 48%, provocado básicamente por la subida de los tipos de interés por los saldos y depósitos bancarios y, por otro lado, por el incremento de ingresos financieros vinculados al aplazamiento de cobros de la Operación Chamartín.
 - Por último, cabe reseñar la mejora interanual de 22 millones de euros en los deterioros y resultados de instrumentos financieros por la mejora en la estimación de los riesgos de las sociedades de integración".

Tras todo lo expuesto, se deduce el **valor económico generado, distribuido y retenido** de cara al ejercicio 2025.

Importe en Millones de €	Valor económico ⁶³		
	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Valor económico Generado ⁶⁴	1.641,50	1.776,90	1.820,24
Valor económico Distribuido ⁶⁵	1.694,20	1.775,20	1.854,69
Valor económico Retenido ⁶⁶	-52,70	1,70	-34,45

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

⁶³ Contenido vinculado al indicador **GRI 201-1**: Valor económico directo generado y distribuido

⁶⁴ Valor económico **generado**: ingresos ordinarios + extraordinarios

⁶⁵ Valor económico **distribuido**: costes de explotación + gastos financieros + impuestos

⁶⁶ Valor económico **retenido**: valor económico generado – valor económico distribuido

la Gestión de la Circulación, tanto en la Red Convencional de Ancho Ibérico como en la Red de Ancho Métrico.

- **Construcción.** Construcción, mejora y renovación de líneas.
- **Gestión de estaciones y otros activos.** Se incluye en este segmento la gestión de las estaciones de viajeros de titularidad de Adif y de las terminales de servicios logísticos, entendida como el conjunto de actividades necesarias para desarrollar la prestación de servicios al cliente final, así como la gestión de otros activos patrimoniales, la Innovación y el desarrollo tecnológico y los Proyectos internacionales.
- **Gestión de red y de estaciones de Adif Alta Velocidad.** Prestación de los servicios incluidos en las encomiendas de gestión para la administración de la red y de las estaciones titularidad de Adif Alta Velocidad.
- **Energía y eficiencia energética.** Gestiona el suministro del combustible para la tracción ferroviaria y analiza e implanta medidas para mejorar la eficiencia energética en la Entidad y en el sistema ferroviario.

A continuación, se presenta el desglose comparativo del **resultado de explotación de los ejercicios 2023, 2024 y 2025 por segmentos de actividad:**

Importe en Millones de € 2025	TOTAL	Administración Red	Construcción Adif	Gestión red y estaciones AV	Energía Adif	Gestión de estaciones y Otros Activos Adif	Gastos Comunes
Importe neto cifra de negocios	632,82	568,43	0,00	0,00	0,00	64,39	0,00
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado	43,29	21,44	16,18	4,44	0,00	1,09	0,15
Aprovisionamientos	-67,15	-32,47	-4,02	-6,30	-24,37	0,00	0,00
Otros ingresos de explotación	1.098,13	311,41	14,85	531,86	24,45	142,93	72,63
Gastos de personal	-787,07	-493,74	-14,35	-58,70	0,00	-68,75	-151,53
Otros gastos de explotación	-1.001,77	-324,64	-12,74	-383,73	-2,07	-118,01	-160,58
Resultado por Operaciones Internas	0,00	37,24	-1,16	-78,05	2,53	7,87	31,56
Exceso de provisiones	7,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,63
EBITDA	-74,12	87,67	-1,23	9,52	0,53	29,52	-200,13
Amortización del inmovilizado	-469,70	-378,06	0,00	-2,46	-0,29	-58,75	-30,15
Imputación de subvenciones no financieras y otras	433,69	364,99	0,00	2,25	0,22	42,02	24,21
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	-14,78	-19,71	0,00	0,00	0,00	5,61	-0,68
Resultados excepcionales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Reparto de gastos estructurales	0,00	-94,83	-41,34	-36,57	-0,15	-18,65	191,53
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-124,91	-39,93	-42,57	-27,27	0,32	-0,25	-15,21

Importe en Millones de € 2024	TOTAL	Administración Red	Construcción Adif	Gestión red y estaciones AV	Energía Adif	Gestión de estaciones y otros activos Adif	Gastos Comunes
Importe neto cifra de negocios	620,90	581,40	0,00	0,00	0,00	39,50	0,00
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado	42,10	22,30	14,90	3,80	0,00	1,00	0,10
Aprovisionamientos	-74,10	-35,10	-3,90	-6,80	-28,30	0,00	0,00
Otros ingresos de explotación	1.052,30	281,50	18,50	495,60	28,50	156,70	71,50
Gastos de personal	-752,40	-471,20	-13,80	-51,90	0,00	-70,10	-145,40
Otros gastos de explotación	-924,60	-313,20	-6,30	-364,50	-2,00	-101,50	-137,10
Resultado por Operaciones Internas	0,00	37,90	-1,10	-74,20	1,90	7,80	27,70
Exceso de provisiones	35,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	35,80
EBITDA	0,00	103,50	8,30	2,00	-0,10	33,50	-147,40
Amortización del inmovilizado	-433,80	-353,90	0,00	-1,90	-0,30	-59,10	-18,50
Imputación de subvenciones no financieras y otras	425,40	366,20	0,00	1,40	0,20	42,30	15,20
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	389,50	-43,30	0,00	0,00	0,00	433,10	-0,20
Resultados excepcionales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Reparto de gastos estructurales	0,00	-78,30	-27,60	-29,60	-0,10	-15,40	150,90
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	381,10	-5,70	-19,30	-28,10	0,10	434,30	0,00

Importe en Millones de € 2023	TOTAL	Administración Red	Construcción Adif	Gestión red y estaciones AV	Energía Adif	Gestión de estaciones y Otros Activos Adif	Gastos Comunes
Importe neto cifra de negocios	613,60	576,50	0,00	0,00	0,00	37,10	0,00
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado	26,70	15,90	9,80	0,00	0,00	1,00	0,00
Aprovisionamientos	-80,40	-37,10	-5,50	-4,40	-33,40	0,00	0,00
Otros ingresos de explotación	977,30	249,10	35,50	433,30	34,20	155,30	69,90
Gastos de personal	-717,00	-448,70	-13,50	-46,10	0,00	-70,00	-138,70

Importe en Millones de € 2023	TOTAL	Administración Red	Construcción Adif	Gestión red y estaciones AV	Energía Adif	Gestión de estaciones y Otros Activos Adif	Gastos Comunes
Otros gastos de explotación	-882,10	-317,60	-28,60	-301,80	-1,60	-105,20	-127,30
Resultado por Operaciones Internas	0,00	40,20	-2,90	-73,40	1,10	-9,50	25,50
Exceso de provisiones	6,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,30
EBITDA	-55,60	78,30	-5,00	7,40	0,30	27,60	-164,20
Amortización del inmovilizado	-421,10	-346,70	0,00	-1,80	-0,40	-61,50	-10,70
Imputación de subvenciones no financieras y otras	369,70	318,10	0,00	1,20	0,20	42,00	8,20
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	8,00	-6,60	0,00	0,00	0,00	14,60	0,00
Resultados excepcionales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Reparto de gastos estructurales	0,00	-83,40	-39,00	-26,60	-0,20	-17,60	166,80
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-99,00	-40,30	-44,10	-19,90	0,10	5,20	0,00

3.1.1. Indicadores económicos de la actividad

En la tabla adjunta se incluyen algunos **indicadores generales económicos y financieros**:

Indicadores económicos de la actividad

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
RATIOS SOBRE GRADO DE AUTOFINANCIACIÓN			
GRADO DE AUTONOMÍA (%)			
Indica el grado de independencia respecto a la financiación ajena.	71,10	69,67	70,46
FINANCIACIÓN DEL ACTIVO FIJO (%)			
Indica el % de recursos a L/P que financian el Activo no corriente.	103,59	108,48	106,33
RATIOS DE RENTABILIDAD			
ROTACIÓN DEL ACTIVO TOTAL (%)			
Indica el grado de eficiencia en la gestión de activos.	8,36	7,81	7,56
ROTACIÓN ACTIVO FIJO (%)			
Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo fijo.	8,99	8,92	8,40
ROTACIÓN ACTIVO CORRIENTE (%)			
Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo corriente.	118,45	62,96	74,93
RATIOS DE LIQUIDEZ			

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
COEFICIENTE DE LIQUIDEZ (%)			
Indica cuántas unidades monetarias de cada 100 de activo son líquidas.	7,06	10,70	10,08
COEFICIENTE DE TESORERÍA			
Indica la capacidad de la empresa para hacer frente a sus compromisos a C/P.	1,90	2,15 ⁶⁷	2,29
RATIO DE SOLVENCIA			
Indica la capacidad de la empresa para afrontar su pasivo exigible con el activo.	3,46	3,30 ⁶⁸	3,39
RENTABILIDAD FINANCIERA (%)			
Indica la remuneración a los capitales propios.	-4,18	14,30	-3,17
RENTABILIDAD ECONÓMICA (%)			
Capacidad efectiva para remunerar todos los capitales a su disposición, propios y ajenos.	-0,50	1,79	-0,36
FONDO DE MANIOBRA (millones €)			
Indica la capacidad para afrontar sus obligaciones a C/P.	635,23	1.589,88	1.302,00

Periodo medio de pago a proveedores: La información relativa a los ejercicios 2023, 2024 y 2025 sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores según establece la Disposición Adicional Tercera de la Ley 15/2010, de 5 de julio y de acuerdo con la metodología establecida en la Resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas de 29 de enero de 2016, se muestra en el cuadro adjunto:

Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Importe en miles €	Días		
Periodo medio de pago a proveedores	33,85	32,32	31,41
Ratio de operaciones pagadas	34,35	32,78	32,21
Ratio de operaciones pendientes de pago	27,27	27,66	22,02
Total pagos realizados	2.453.671	2.860.474	3.461.706
Total pagos pendientes	186.811	279.657	293.215

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

⁶⁷ Dato subsanado conforme a valor establecido en Informe de Gestión 2024: 2,20.

⁶⁸ Dato subsanado conforme a valor establecido en Informe de Gestión 2024: 3,31.

3.1.2. Cánones ferroviarios

Antecedentes

La LSF incorpora al ordenamiento español las normas contenidas en la **Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012**, que abarcan casi todos los ámbitos de la legislación ferroviaria, entre otros, los relativos a la transparencia y sostenibilidad de la financiación de las infraestructuras ferroviarias, una nueva y más completa clasificación de los servicios relacionados con el ferrocarril y el establecimiento de nuevas y más precisas reglas en la tarificación del acceso a la infraestructura ferroviaria.

La LSF establece en su artículo 23, modificado por el **artículo 1.19 de la Ley 26/2022 de 19 de diciembre, las funciones de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias**, entre las que incluye la determinación, revisión y cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, conforme al régimen legal y reglamentario de aplicación.

En el Título VI, la LSF regula el régimen económico y tributario del sector ferroviario tratando de alcanzar el equilibrio entre la viabilidad económica del sistema y el fomento del transporte ferroviario. Se persigue incentivar la mejora del funcionamiento de la red, la reducción de perturbaciones, la optimización del uso de la infraestructura y la disminución de los costes de su puesta a disposición.

Asimismo, la aprobación de la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, introdujo modificaciones en la redacción de su CAPÍTULO II, Cánones ferroviarios y precios derivados de la utilización de infraestructura ferroviaria e instalaciones de servicio. Los Cánones Ferroviarios son las cuantías que los administradores de infraestructuras perciben de las empresas ferroviarias por la utilización de las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y las estaciones de viajeros, terminales de mercancías y otras instalaciones de servicio

Los Cánones Ferroviarios son las cuantías que los administradores de infraestructuras perciben de las empresas ferroviarias por la utilización de las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y las estaciones de viajeros, terminales de mercancías y otras instalaciones de servicio

Hasta la entrada en vigor de la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, los cánones ferroviarios tenían la consideración de tasas, por lo que dada su naturaleza tributaria determinaba su establecimiento y modificación a través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

A este respecto, la Comisión Europea, en su Carta de Emplazamiento de 17 de mayo de 2018 y en su Dictamen motivado de 10 de octubre de 2019, incluyó, entre los aspectos dudosos en la correcta transposición de las disposiciones de la Directiva 2012/34/UE, del Parlamento y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, la determinación de los cánones mediante la Ley de Presupuestos Generales del Estado, en tanto que limita el principio de independencia de gestión de los

administradores de infraestructuras, haciendo imposible que éstos fijen o modifiquen durante el año la cuantía de los cánones por la puesta a disposición de las infraestructuras, impidiendo, en definitiva, la utilización de los cánones como instrumento de gestión para realizar un uso óptimo y eficaz de su red.

A fin de poner remedio a esta situación, la **Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario**, ha transformado de forma sustancial la determinación de los cánones ferroviarios, adaptando la regulación, de este modo, al principio de independencia de gestión de los administradores de infraestructura que dimana del artículo 4 de la citada Directiva 2012/34/UE, estableciendo que su determinación, que se llevará a cabo por los administradores de infraestructuras ferroviarias siguiendo lo establecido en el artículo 100 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, se aprobará mediante un Reglamento adoptado por su Consejo de Administración que deberá ser publicado en el “Boletín Oficial del Estado” e incorporado a la Declaración sobre la Red.

Así, en la vigente redacción de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, se ha flexibilizado el sistema de determinación de los cánones, trasladando las competencias para su cuantificación final a los administradores de infraestructura. Para ello, se ha modificado la naturaleza jurídica de los cánones, pasando a ser prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario, figura prevista en la disposición final undécima de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

Tal y como se establecía en la Exposición de Motivos de la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la consideración de los cánones como prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario permite conciliar las exigencias que impone la legislación comunitaria en cuanto a la independencia de gestión de los administradores de infraestructuras, con el principio de reserva de ley del artículo 31.3 de la Constitución

En fecha 30 de septiembre de 2024 el Consejo de Administración de Adif aprobó el primer Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, publicado en el Boletín Oficial del Estado de fecha 28 de octubre de 2024 y cuya entrada en vigor se produjo en fecha 1 de noviembre de 2024.

Asimismo, el pasado 28 de octubre de 2025 el Consejo de Administración de ADIF aprobó un nuevo texto reglamentario del Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, que se publicó en el Boletín Oficial del Estado de fecha 25 de noviembre de 2025 y cuya entrada en vigor se produjo en fecha 1 de diciembre de 2025, derogando el texto reglamentario anterior.

En el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, de conformidad con el artículo 100.1, segundo párrafo, de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, establece que debe procederse, con carácter anual, a la revisión “de la cuantía de los cánones, adiciones, recargos y otros elementos del sistema de cánones”.

Por tanto, durante el ejercicio 2025 se establecieron y devengaron las cuantías de los cánones ferroviarios, adiciones, recargos y otros elementos del Sistema de cánones, mediante dos Reglamentos de determinación de los cánones ferroviarios, diferentes:

- a) **Durante el periodo del 1 de enero de 2025 a 30 de noviembre de 2025 las cuantías de los cánones ferroviarios se establecieron y devengaron a través de prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario**, establecidas de acuerdo con el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, publicado en el Boletín Oficial del Estado de fecha 28 de octubre de 2024 y cuya entrada en vigor se produjo en fecha 1 de noviembre de 2024.

En los Títulos II y III de este Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios se establecen las cuantías y la forma de determinación de los “cánones de acceso mínimo a las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y de acceso a infraestructuras que conecten con instalaciones de servicio” y de los “cánones por la utilización de instalaciones de servicio de titularidad y gestión exclusiva de los Administradores Generales de Infraestructura”, respectivamente, regulados en los artículos 97 y 98 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. Los artículos de dichos títulos distinguen las modalidades de cada uno de los cánones ferroviarios y, a su vez, se incluyen los recargos, adiciones y bonificaciones.

Asimismo, en la disposición transitoria primera de este reglamento, se determinan las tarifas reducidas que resultan de aplicación a las Empresas y Operadores Ferroviarios, todo ello con el objetivo de potenciar los cánones ferroviarios como un instrumento dinamizador del proceso de liberalización que atraviesa el sector ferroviario.

El Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible seguirá compensando a los administradores de infraestructuras ferroviarias por la diferencia existente entre los cánones que dichas entidades deberían haber percibido mediante la aplicación de las cuantías unitarias previstas en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de ADIF, en sus artículos y las efectivamente abonadas por Empresas y Operadores Ferroviarios como consecuencia de las liquidaciones emitidas con las cuantías unitarias establecidas en la disposición transitoria primera, de dicho Reglamento.

Esta compensación, por parte del Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible, se realizará con cargo a las dotaciones presupuestarias contempladas en los Convenios suscritos entre la Administración General del Estado y los Administradores de Infraestructura para la sostenibilidad económica de las infraestructuras.

Asimismo, la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un espacio ferroviario europeo único en su artículo 33 regula los descuentos del sistema de cánones y, de acuerdo con el artículo 97.6.1º de la Ley del Sector Ferroviario, se han establecido bonificaciones temporales para incentivar el

crecimiento del transporte ferroviario, con la finalidad de incentivar la explotación eficaz de la red ferroviaria y fomentar nuevos servicios de transporte ferroviario, para los aumentos de tráfico anuales, según el tipo de línea y tipo de servicio.

La fórmula establecida para la determinación de las bonificaciones temporales para el incentivo del crecimiento del transporte ferroviario no es discriminatoria, sino proporcional, ya que para su cálculo se tienen en cuenta todos los tráficos circulados a través de una línea ferroviaria por tipo de servicio.

Para establecer las bonificaciones se consideran los cánones aplicados a cada sección de infraestructura bonificable, tipo de servicio y circulaciones efectuadas por las empresas ferroviarias, siendo estos operadores con características similares que prestan servicios o transacciones equivalentes, descartando por tanto la posibilidad de un tratamiento diferencial.

De esta forma, se puede verificar en la fórmula que el cálculo de la bonificación traslada la recaudación por los recargos de cada empresa ferroviaria en función de las plazas km liquidadas (mayor recaudación para las empresas que han circulado trenes con mayor número de plazas totales y/o que han circulado en doble composición o composiciones múltiples).

- b) **A partir del 1 de diciembre de 2025 las cuantías de los cánones ferroviarios se devengaron a través de prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario, establecidas de acuerdo con el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios**, publicado en el Boletín Oficial del Estado de fecha 25 de noviembre de 2025 y cuya entrada en vigor se produjo en fecha 1 de diciembre de 2025.

En los Títulos II y III de este Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios se establecen las cuantías y la forma de determinación de los “cánones de acceso mínimo a las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y de acceso a infraestructuras que conecten con instalaciones de servicio” y de los “cánones por la utilización de instalaciones de servicio de titularidad y gestión exclusiva de los Administradores Generales de Infraestructura”, respectivamente, regulados en los artículos 97 y 98 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Los citados artículos distinguen las modalidades de cada uno de los cánones ferroviarios y, a su vez, se incluyen los recargos.

En este sentido, dichos preceptos hacen referencia a la forma de cálculo de los cánones, así como a las tarifas aplicables en cada uno de ellos, desarrollando de este modo los extremos previstos en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, con respecto al principio de reserva de ley que afecta a las prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario.

Adicionalmente, sendos Reglamentos se ajustan a los principios previstos en el artículo 100 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. En particular, al principio de necesidad, eficiencia y eficacia, al ser el instrumento indicado para garantizar la consecución de estos fines.

En cuanto al principio de proporcionalidad, esta iniciativa contiene la regulación imprescindible para atender la necesidad a cubrir con la norma, ya que no existen otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a los destinatarios, respetando igualmente el principio de seguridad jurídica al adaptarse de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea, facilitando su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las empresas del sector.

En aplicación del principio de eficiencia, esta iniciativa normativa evita cargas administrativas innecesarias o accesorias y racionaliza, en su aplicación, la gestión de los recursos públicos. Además, supone una regulación necesaria habida cuenta de la transposición de la Directiva 2012/34/UE, del Parlamento y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

**Además, los Reglamentos cumplen el principio de
transparencia, al posibilitar el acceso sencillo, universal y
actualizado a la información en materia de cánones, y durante
su elaboración se ha posibilitado que los potenciales
destinatarios tengan una participación activa en la
aprobación del Reglamento**

Además, los Reglamentos cumplen el principio de transparencia, al posibilitar el acceso sencillo, universal y actualizado a la información en materia de cánones, y durante su elaboración se ha posibilitado que los potenciales destinatarios tengan una participación activa en la aprobación del Reglamento.

En la elaboración de los Reglamentos se respeta el principio de sostenibilidad medioambiental. En este sentido, debe señalarse que, dentro del Plan Estratégico 2030 de Adif el compromiso climático está recogido en el Objetivo estratégico *“Luchar contra los efectos del cambio climático”* como una estrategia empresarial prioritaria, con el objetivo declarado de contribuir al desarrollo de un modo de transporte respetuoso con el medio ambiente que haga un uso responsable de los escasos recursos, como, la mejora de la eficiencia energética para reducir emisiones, el consumo de electricidad 100% renovable, el desarrollo de proyectos de autoconsumo en nuestras instalaciones, la creación de áreas de movilidad sostenible en nuestras estaciones para vehículos cero emisiones y, estableciéndose como principales metas hasta 2030.

En cuanto a la rentabilidad social, la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril representa una oportunidad para la democratización del transporte mediante el aumento de la oferta, de manera que se realice la transferencia de viajeros de otros medios de transporte menos eficientes desde el punto de vista medioambiental y,

además, generar demanda inducida, contribuyendo a los indicadores de desarrollo sostenible del país.

Adif está comprometido con un servicio seguro, que garantice la cohesión social favoreciendo la conectividad y la movilidad, fiable y de calidad, así como el bienestar social apostando por un desarrollo socioeconómico inclusivo y sostenible del país, diseñando y llevando a cabo actuaciones destinadas a aprovechar las oportunidades derivadas de un proceso de liberalización exitoso que garantice una oferta de servicios más eficiente, de calidad, integradora e inclusiva para los Grupos de Interés.

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

Los reglamentos se dictan en ejercicio de la habilitación normativa contenida en los artículos 96 y 100 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario en los que se dispone que la determinación de los cánones deberá llevarse a cabo mediante un Reglamento adoptado por el Consejo de Administración de los administradores de infraestructuras ferroviarias, publicado en el Boletín Oficial del Estado e incorporado a la Declaración sobre la Red.

Con carácter previo a la aprobación de los Reglamentos se han seguido los trámites previstos en los artículos 96 y 100 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, habiéndose cumplido el trámite de audiencia a los interesados obligados al pago de los cánones. Asimismo, se han sometido a informe de las comunidades autónomas y la CNMC, así como a Dictamen de la Comisión Permanente del Consejo de Estado.

Cambios introducidos en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, vigente a partir del 1 de diciembre de 2025 y la nueva forma de determinación de los cánones ferroviarios establecida.

El Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios vigente desde el pasado 1 de diciembre de 2025 se estructura en tres Títulos, siendo que el primero de ellos, denominado “Disposiciones Generales”, se refiere a su ámbito de aplicación y normativa que resulta aplicable.

En relación con la forma de cálculo de los cánones y las tarifas aplicables en cada uno de ellos, significar que, de acuerdo con la comunicación 1/2024 de 12 de marzo publicada por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC), en relación con “Los criterios para la supervisión de los cánones ferroviarios”, se incorpora y adapta la metodología descrita en la comunicación para la determinación de los costes directos. Asimismo, para la recuperación de los costes no elegibles, se establece una nueva propuesta de la estructura de las tarifas de los recargos, teniendo en cuenta su asignación eficiente y equitativa a cada uno de los segmentos, según su sensibilidad, y su cuantificación siendo asumibles por el mercado de acuerdo con la metodología de Ramsey-Boiteux y el Test de Mercado, adaptando esta nueva estructura de los recargos a los objetivos establecidos para

la supervisión de la legalidad de los recargos de la CNMC de los administradores de infraestructuras ferroviarias.

Este Reglamento no contempla la aplicación de bonificaciones temporales para incentivar el crecimiento del transporte ferroviario (artículo 97.6. 1º de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario).

Por otro lado, se modifica y redefinen los “tipos de servicio de viajeros” y, en concreto, se elimina el tipo de servicio de viajeros VL3, calificando estos servicios como servicios VL1.

La justificación de esta redefinición radica en el hecho de tratarse de servicios que tienen prestaciones similares a los servicios VL1, al objeto de dar cumplimiento a lo establecido en la Directiva 2012/34/UE, del Parlamento y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, que establece que servicios de naturaleza semejante abonen cánones equivalentes.

Dentro de los servicios VL1 de las líneas tipo A se establece una tarifa diferenciada para las modalidades B y C del canon, en función de que la expedición del tren se produzca en composición simple o doble, independientemente del número de plazas del tren. En este sentido, el concepto de trenes de doble composición tiene en consideración el mayor peso o desgaste de la infraestructura por la utilización de dos composiciones conjuntas que, de facto, constituyen el “tren”. Este concepto, además, tiene amparo en el artículo 5, apartados 2 y 4 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909 de la Comisión, de 12 de junio de 2015, relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario, al tratarse de parámetros relacionados con los costes unitarios directos asumidos por el administrador de infraestructuras.

Asimismo, con el objetivo de estructurar las tarifas de los recargos, dentro de los servicios VL1 se establecen seis segmentos para trenes de larga distancia que circulan por líneas tipo A, en función de los trenes kilómetro circulados por los distintos ejes de las líneas de tipo A que se han definido en el Anexo I del texto reglamentario.

Por otro lado, también se establecen recargos para los “Servicios VCM en líneas A y NO A”, en función de los trenes kilómetro circulados, en ambos tipos de línea.

En cuanto a la determinación y cuantificación de los “cánones por la utilización de instalaciones de servicio de titularidad y gestión exclusiva de los Administradores Generales de Infraestructura”, se introduce el método y fórmula de cálculo para la cuantificación anual de los cánones en el artículo 7, modalidad B2, utilizando los Gráficos de Ocupación de Vía.

Significar que, en cuanto a las tarifas y recargos propuestos en este Reglamento, se incorporan todas las modificaciones propuestas por el regulador en el “Acuerdo por el que se emite informe relativo al proyecto de reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de Adif y Adif Alta Velocidad” (STP/DTSP/071/24) de la Comisión Nacional de los Mercados y la competencia, de fecha 21 de mayo de 2025.

Las tarifas propuestas en los Títulos II y III no permiten a ADIF la recuperación del 100% de los costes directamente imputables al servicio ferroviario, ya que si estos se trasladaran en su totalidad supondrían un incremento muy significativo respecto de las tarifas que vienen abonando los operadores. Por lo tanto, tal y como estableció el Consejo de Estado en su

dictamen de 4 de julio de 2024, referido al Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, “mientras se mantenga la situación actual en la que no es posible cubrir en la mayor parte de los casos con los cánones la totalidad de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario y los costes no elegibles de los administradores de infraestructuras, es necesario seguir contando con financiación pública, que deberá canalizarse por medio del correspondiente convenio en aplicación de lo dispuesto en el artículo 25.2 de la Ley 38/2015.”

En este sentido, atendiendo a lo dispuesto en el artículo 8 de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012 por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, “los Estados miembros se asegurarán de que, en circunstancias empresariales normales y a lo largo de un período no superior a cinco años, la contabilidad de pérdidas y ganancias del administrador de infraestructuras refleje como mínimo una situación de equilibrio entre, por una parte, los ingresos procedentes de los cánones por la utilización de infraestructuras, los excedentes de otras actividades comerciales, ingresos no reembolsables de origen privado y la financiación estatal incluidos, en su caso, los anticipos abonados por el Estado, y, por otra, los gastos de infraestructura.” Asimismo, en el artículo 25 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, se contempla la posibilidad de que, en el marco de lo establecido en la legislación comunitaria, los administradores generales de infraestructuras ferroviarias puedan recibir aportaciones económicas del Estado que sean acordes al ejercicio sostenible de las funciones que tienen atribuidas.

Por tanto, derivado de lo anteriormente expuesto, en el Título IV se establecen las compensaciones por tarifas (€ tren/Km) que se tendrán en cuenta para el cálculo de las liquidaciones resultantes de aplicar dichas tarifas a los tráficos circulados y liquidados a los operadores ferroviarios durante la vigencia del actual Convenio.

A tal efecto, Adif suscribió un Convenio con la Administración General del Estado, para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el período 2021-2025 (firmados con fecha 26 de julio de 2021 y publicados en el BOE de 4 de agosto).

Este Convenio tiene por objeto principal, regular las aportaciones económicas de la Administración General del Estado a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y la entidad pública empresarial Adif, para el periodo 2021-2025, en concordancia con las prioridades establecidas en la Estrategia de Movilidad del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, la Estrategia Indicativa para el desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General titularidad de Adif y la política común europea de transporte ferroviario, con el objetivo de garantizar la sostenibilidad económica de las funciones que tiene atribuidas, en particular respecto de la construcción, mantenimiento, conservación, reposición o mejora de las infraestructuras, así como también en relación a la magnitud de la infraestructura y a sus necesidades financieras, especialmente para hacer frente a nuevas inversiones así como, lograr el equilibrio de la cuenta de pérdidas y ganancias de ADIF, conforme a lo establecido en el artículo 8.4 de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento

Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

De acuerdo con lo establecido en la condición décima del mencionado documento, con fecha 30 de diciembre de 2025 se ha acordado la prórroga de vigencia del convenio cumpliendo con todos los trámites y requisitos preceptivos, de conformidad con las disposiciones aplicables, en las mismas condiciones, hasta el próximo 31 de diciembre de 2026.

Asimismo, el Reglamento incorpora una disposición adicional, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y una disposición final.

La disposición adicional regula cómo debe acompasarse la aprobación del Reglamento y su publicación en la Declaración sobre la Red.

La disposición transitoria única clarifica el régimen aplicable a los cánones devengados desde la aprobación de la norma hasta su entrada en vigor. Asimismo, la referida disposición establece el mecanismo compensatorio a aplicar por el administrador de infraestructuras ferroviarias para garantizar que la recaudación por cánones no exceda de la cantidad equivalente a la aplicación de los nuevos cánones aprobados mediante este reglamento desde el inicio del horario de servicio.

La redacción de la disposición transitoria única atiende a la conclusión tercera del “Acuerdo por el que se emite informe relativo al proyecto de reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de Adif y Adif Alta Velocidad” (STP/DTSP/071/24) de la Comisión Nacional de los Mercados y la competencia, de fecha 21 de mayo de 2025, refrendado en el Dictamen de la Comisión Permanente del Consejo de Estado nº 694/2025 (estableciendo una observación de carácter esencial a los efectos del artículo 130.3 del Reglamento Orgánico del Consejo de Estado, aprobado por el Real Decreto 1674/1980, de 18 de julio).

En virtud de la disposición derogatoria, el Reglamento de Determinación de los Cánones Ferroviarios aprobado por el Consejo de Administración de Adif en sesión celebrada en fecha 30 de septiembre de 2024 pierde su vigencia, quedando sustituido por el presente Reglamento.

La disposición final concreta la fecha de entrada en vigor del nuevo Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de Adif.

El Reglamento concluye con cuatro Anexos. En el primero de ellos se definen los tipos de línea, tipos de servicio, tipo de tracción, los segmentos y módulos horarios para establecer los recargos. En el segundo anexo se concretan las relaciones donde se establecen los recargos para los servicios VL1 que circulen por las líneas tipo A. En el tercer anexo se incluyen los criterios para la clasificación de las estaciones de viajeros y se definen los tipos de tren, de parada y de viajeros, base para la determinación y cuantificación de los cánones previstos en el Título III “Cánones por la utilización de instalaciones de servicio de titularidad y gestión exclusiva de los Administradores Generales de Infraestructura”. Por último, en el cuarto anexo se establece la descripción y forma de cálculo de la liquidación de la adición al canon por adjudicación de capacidad (7A1) para las distintas tipologías de trenes: trenes de servicios comerciales de viajeros y mercancías, trenes técnicos y trenes de formación.

En definitiva, el Reglamento completa el cuerpo normativo relativo a la determinación de los cánones, integrado a su vez por lo establecido en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la Directiva 2012/34/UE del Parlamento y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, y el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909 de la Comisión, de 12 de junio de 2015, relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario y complementado por la Declaración sobre la Red de los administradores de infraestructuras ferroviarias.

La metodología de cálculo de las tarifas de los cánones de acceso mínimo a las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y de acceso a infraestructuras que conecten con instalaciones de servicio, conforme a lo establecido en la normativa europea aplicable y en la LSF, se orienta a trasladar al operador ferroviario todos los costes directamente imputables al servicio ferroviario.

Los **costes directamente imputables** al servicio ferroviario prestado son los siguientes:

- a) Los costes del proceso de adjudicación de capacidad, los de gestión del tráfico, los de seguridad en la circulación y los de reposición de las instalaciones de seguridad y control del tráfico (**recuperables por la modalidad A**).
- b) Los costes de mantenimiento y conservación de la infraestructura ferroviaria (**recuperables por la modalidad B**), y
- c) Los costes de mantenimiento y conservación de las instalaciones de electrificación y sus costes de reposición (**recuperables por la modalidad C**).

Los gastos financieros, los costes de reposición correspondientes a la plataforma, túneles, puentes, vía, edificios y medios utilizados para el mantenimiento y conservación, así como los necesarios para un desarrollo razonable de estas infraestructuras y todos aquellos costes que permitan al administrador de infraestructuras ferroviarias lograr la sostenibilidad económica de las infraestructuras que administra, podrán recuperarse, siempre que el mercado pueda aceptarlo, mediante la/los adición/recargos a la cuota íntegra del canon por utilización de las líneas ferroviarias (**modalidad B**).

Por último, la aprobación de la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, introdujo modificaciones en la redacción de su CAPÍTULO II, Cánones ferroviarios y precios derivados de la utilización de infraestructura ferroviaria e instalaciones de Servicio, dónde constituye el presupuesto de hecho de los cánones contemplados en este artículo la utilización de las instalaciones de servicio cuya gestión está reservada en exclusiva a los administradores generales de infraestructuras, en las modalidades siguientes:

Modalidad A. Canon por utilización de estaciones de transporte de viajeros (modalidad A).

Modalidad B. Canon por utilización de otras instalaciones de servicio de los administradores generales de infraestructura (modalidad B). Esta modalidad incluye la utilización de vías de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, de lavado y limpieza, y de

suministro de combustible. También estarán incluidas en esta modalidad la utilización de vías en estaciones de viajeros como vías de apartado y para la realización de determinadas operaciones.

Modalidad C. Canon por utilización de puntos de carga titularidad de los administradores generales de infraestructura (modalidad C). Esta modalidad incluye la utilización de las vías de carga y descarga de mercancías.

Estos cánones no incluyen el servicio de suministro de energía eléctrica, de agua, de gasóleo, de teléfono ni ningún otro suministro o servicio, siendo por cuenta del obligado los gastos por consumos o suministros que facilite o preste el administrador de infraestructuras ferroviarias.

3.1.3. Detalle de los ingresos, por tipo de canon y subvención por compensación de tarifas, a cierre de los ejercicios 2025, 2024 y 2023.

En la siguiente tabla se detallan los **ingresos, por tipo de canon**, correspondientes a los ejercicios 2025, 2024 y 2023:

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Importe en miles €			
CANON POR UTILIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURA	571.477	573.156	560.507
Adjudicación capacidad	133.433	135.801	136.860
Utilización líneas ferroviarias	394.146	393.524	382.772
Utiliz. Inst. transformación y distribución EET	43.898	43.831	41.076
Bonificación Canon utiliz. Líneas RFIG (**)	0	0	-201
CANON POR UTILIZACIÓN DE ESTACIONES Y OTRAS INSTALACIONES	38.476	45.278	70.257
Utiliz. Estaciones transporte de viajeros	32.543	36.054	48.957
Utiliz. Vías con andén	2.729	5.670	5.975
Utiliz. Vías en otras instalaciones de servicio	2.905	3.288	3.475
Utiliz. Puntos de carga para mercancías	299	266	291
Compensación utilización otras instalaciones (*)	0	0	11.559
TOTALES CANONES	609.953	618.434	630.764

(*) Compensación DT. Única - Horario Servicio 2024-2025_Dictamen de la Comisión Permanente del CE nº 694/2025.

(**) Bonificación devengada por tráficos realizados hasta el 30 de noviembre de 2025.

En 2025 la recaudación total por cánones de Adif registra un crecimiento del 1,99% respecto al año 2024

La subvención explotación por compensación de tarifas de cánones en 2025 en Adif asciende a 13.648 mil euros para los cánones del art. 97 y a 1.676 mil euros para los cánones del art. 98, resultando un importe total de 15.324 mil euros por subvención de compensación de tarifas.

Mientras que en el ejercicio 2024 la subvención explotación por compensación de tarifas en ADIF fue de 13.159 mil euros para los cánones del art. 97 y de 16.912 mil euros para los cánones del art. 98, con un importe total de 30.071 mil euros. De esta forma en 2025 la recaudación por subvención de compensación de tarifas registra una disminución total del 49,04% respecto al año 2024.

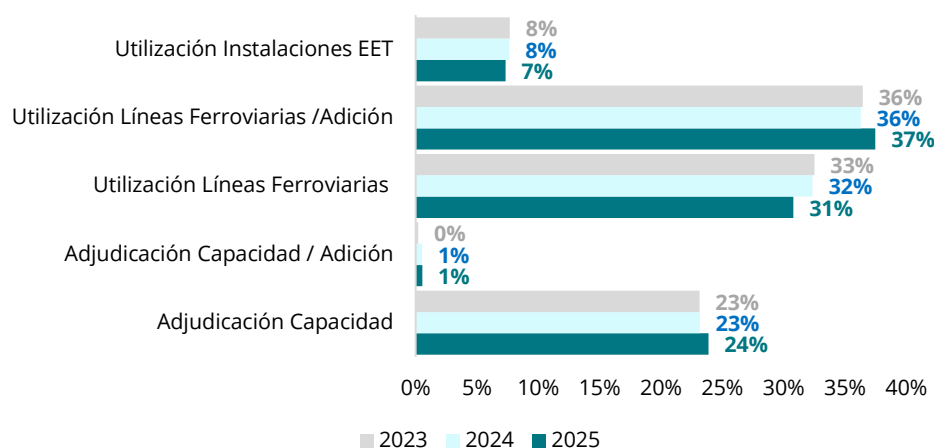
3.1.4. Cánones por utilización de líneas de la RFIG

Los **ingresos por cánones por utilización de líneas de la RFIG de Adif devengados en 2025 han registrado una disminución del 2,21% respecto a 2024**, debido al descenso de la producción en un 1,64% de **trenes-km liquidados**⁶⁹.

No obstante, sin tener en cuenta el efecto de la minoración de ingresos por la Bonificación de canon por utilización de líneas RFIG, los ingresos han registrado una disminución del ,17% respecto al año 2024.

A continuación, se incluye un gráfico en el que se muestra el **grado de contribución de cada modalidad de canon por utilización de la RFIG** a los ingresos de 2023, 2024 y 2025.

Recaudación por modalidad de canon 2025-2024-2023 - Adif



El tráfico global, medido en términos de **trenes-km liquidados**⁷⁰, ha disminuido en un 1,64% pasando de 121,6 millones de tren-km en 2024 a 119,6 millones de tren-km en 2025. Esta ligera variación responde a la disminución de tráficos en servicios Interurbanos, en Cercanías y en los de Mercancías, que se reducen en un 4,20%, en un 1,79% y en un 0,64% respectivamente en relación con el ejercicio anterior. Mientras que por el contrario

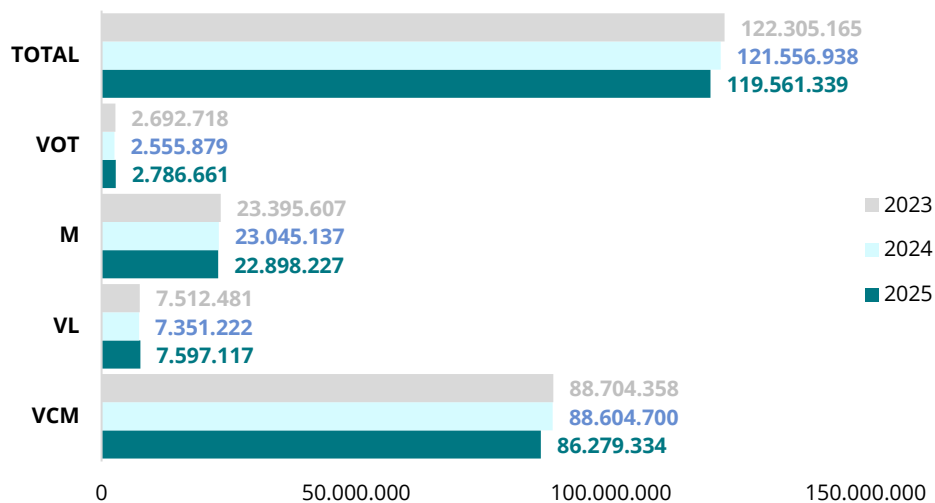
⁶⁹ Los trenes - km liquidados son los trenes – km que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias. No se incluyen los trenes – km de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

⁷⁰ Los trenes - km liquidados son los trenes – km que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias. No se incluyen los trenes – km de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

aumentan en los servicios de Larga Distancia en un 3,34% y en los servicios de pruebas VOT en un 9,03%.

En el siguiente gráfico se muestra la **evolución del tráfico** 2023, 2024 y 2025, **medido en trenes-km liquidados**⁷¹, por tipo de servicio:

Trenes-km por tipo de servicio 2025-2024-2023 - Adif

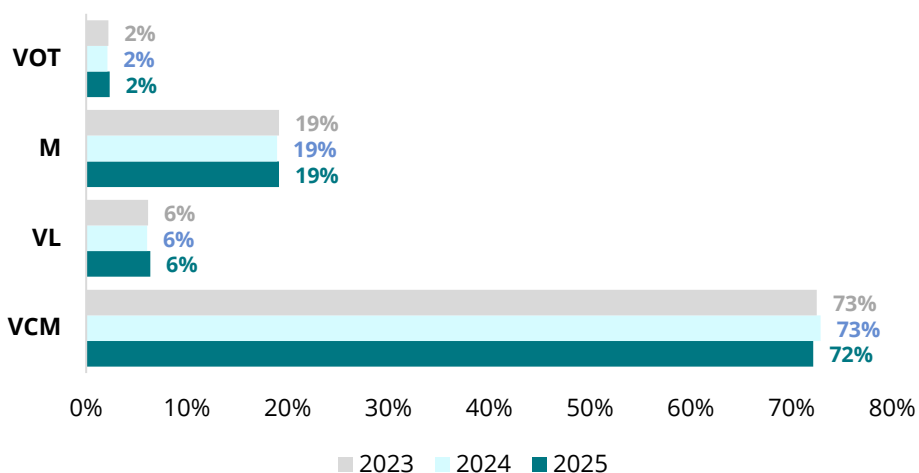


Leyenda gráfico:

- **VCM** - (viajeros de Cercanías y Media Distancia)
- **VL** - (viajeros de Larga Distancia)
- **M** - (Mercancías)
- **VOT** - (Viajeros trenes formación, máquinas aisladas y trenes de prueba)

En el gráfico siguiente se recoge la **distribución por tipo de servicio de los trenes-km liquidados** en 2025, 2024 y 2023:

Distribución trenes-km por tipo de servicio 2025-2024-2023 - Adif



⁷¹ Los trenes - km liquidados son los trenes - km que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias. No se incluyen los trenes - km de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

Leyenda gráfico:

- **VCM** - (viajeros de Cercanías y Media Distancia)
- **VL** - (viajeros de Larga Distancia)
- **M** - (Mercancías)
- **VOT** - (Viajeros trenes formación, máquinas aisladas y trenes de prueba)

Con la finalidad de incentivar la explotación eficaz de la red ferroviaria y fomentar nuevos servicios de transporte ferroviario, conforme a lo establecido en el artículo 97.6 de la Ley 38/2015, Adif estableció para 2025 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 que estuvo vigente hasta el 30 de noviembre de 2025, fecha a partir de la cual entró en vigor el nuevo Reglamento.

En 2025 se ha **bonificado la línea 082 (Bif. Coto da Torre (Ourense) – Bif. A Grandeira (Santiago))** por importe de 201 euros como menor ingreso de la recaudación de cánones generados por los tráficos liquidados hasta el 30 de noviembre de 2025 de la modalidad de canon B, por las liquidaciones devengadas hasta esa fecha del ejercicio 2025, mientras que en 2024 no se bonificó ninguna línea de Adif.

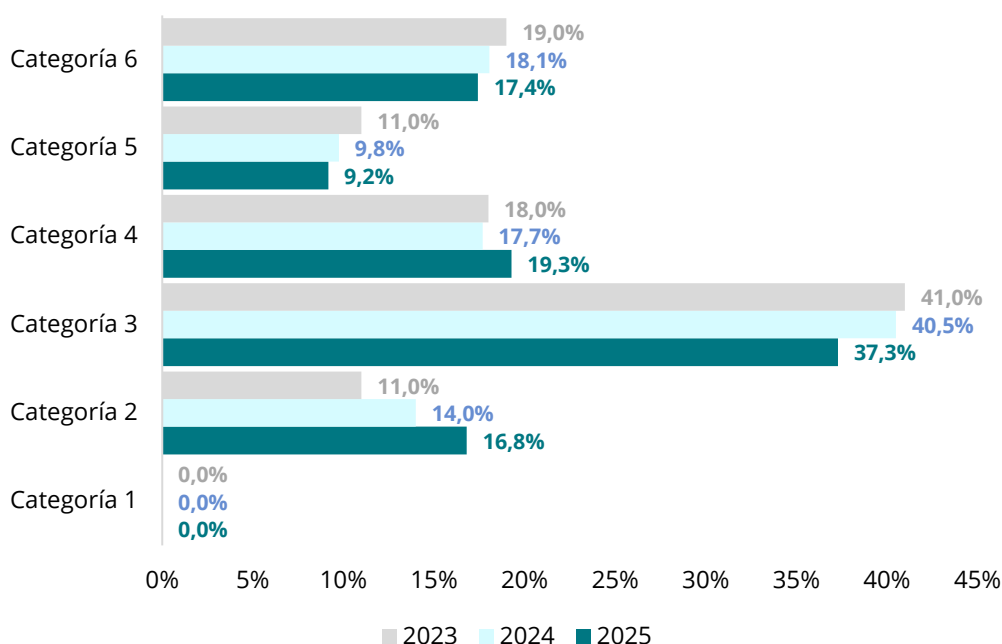
3.1.5. Detalle de los Cánones por la utilización de estaciones y otras instalaciones de servicio de titularidad y gestión exclusiva de los Administradores Generales de Infraestructura.

Los ingresos por cánones por utilización de las estaciones y otras instalaciones de servicio de titularidad y gestión exclusiva de los Administradores Generales de Infraestructura de Adif han registrado un crecimiento del 55,17% respecto a 2024

Los ingresos por el canon por utilización de estaciones en Adif (paradas en estaciones + factor de intensidad de uso en estaciones) han crecido en un 35,79% respecto a 2024.

La distribución por categoría de estaciones de la **recaudación del canon por utilización de estaciones** de Adif en 2025, 2024 y 2023 se muestra en el siguiente gráfico:

Recaudación por Estaciones de Viajeros 2025-2024-2023 - Adif



En cuanto al **número de viajeros subidos y bajados** a cierre del ejercicio 2025 se ha reducido un 0,32% respecto de 2024, según se muestra a continuación:

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025	% Variación 2025 s/2024
Viajeros subidos y bajados (Categoría 1-6)	751.612.757	808.008.603	805.432.989	-0,32%

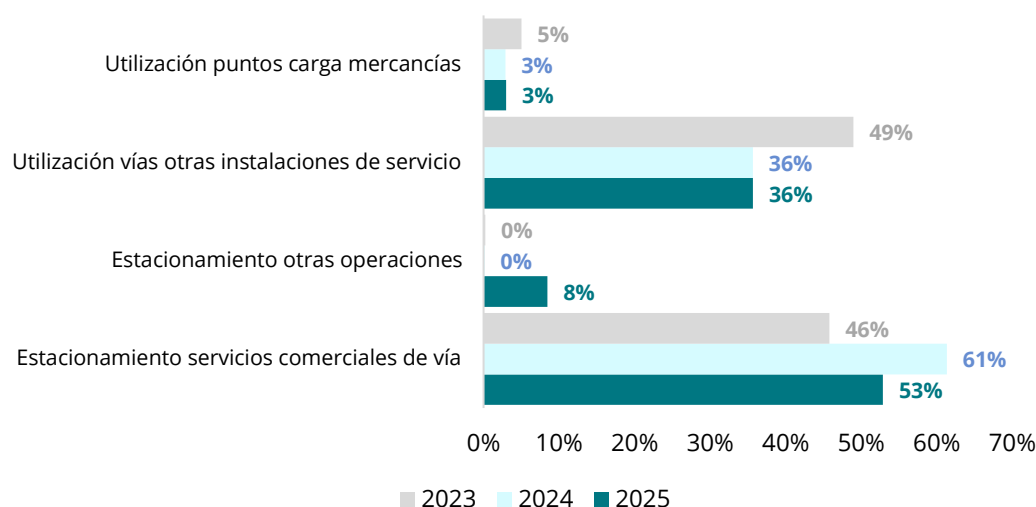
A continuación, se muestra la **recaudación por canon por utilización de Otras instalaciones**, en función de los servicios liquidados durante 2023, 2024 y 2025:

Importes en miles de euros

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Paso por cambiadores de ancho	0	0	0
Estacionamiento servicios comerciales de vía	2.716	5.658	5.152
Estacionamiento otras operaciones	13	12	823
Utilización vías otras instalaciones de servicio	2.905	3.288	3.475
Utilización puntos carga mercancías	299	266	291
Servicios fuera horario apertura estación	4	0	-
TOTAL	5.938	9.224	9.741

En el gráfico siguiente se recoge la distribución de la **recaudación por utilización de Otras Instalaciones** en función de los servicios liquidados en 2025, 2024 y 2023:

Recaudación por utilización de Otras instalaciones 2025-2024-2023 - Adif



3.1.6. Mecanismo compensatorio de Cánones a las Empresas Ferroviarias – Disposición Transitoria Única del Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios vigente a partir del 1 de diciembre de 2025.

El Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios vigente desde el pasado 1 de diciembre de 2025 establece una disposición transitoria única que clarifica el régimen aplicable a los cánones devengados desde la aprobación de la norma hasta su entrada en vigor.

Asimismo, la referida disposición establece el mecanismo compensatorio que atiende a la conclusión tercera del “Acuerdo por el que se emite informe relativo al proyecto de Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de Adif y Adif Alta Velocidad” (STP/DTSP/071/24) de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, de fecha 21 de mayo de 2025, refrendado en el Dictamen de la Comisión Permanente del Consejo de Estado nº 694/2025 (estableciendo una observación de carácter esencial a los efectos del artículo 130.3 del Reglamento Orgánico del Consejo de Estado, aprobado por el Real Decreto 1674/1980, de 18 de julio).

Por tanto, en Adif a cierre del ejercicio 2025 se han establecido los siguientes importes, como compensación de la Disposición Transitoria Única para el Horario de Servicios 2024-2025, por cánones por utilización de las estaciones y otras instalaciones de servicio de titularidad y gestión exclusiva de los administradores generales de infraestructura, que se detalla a continuación:

Compensación DT Única HS 2024-2025	Datos en miles de euros
Canon utilización instalaciones serv. (Art. 98)	11.560
Total, Compensación	11.560

3.1.7. Liquidez y recursos de capital

La **evolución de la tesorería** se muestra en el estado de flujos de efectivo del ejercicio 2025 comparado con 2024 y 2023, que se resumen a continuación:

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Importe en miles €			
Flujos de efectivo generados por las actividades de explotación	-433.587	-234.757	-751.852
Flujos de efectivo aplicados en las actividades de inversión	-1.114.282	1.486.924	-2.022.131
Flujos de efectivo generados por las actividades de financiación	1.261.266	1.998.802	2.672.630
Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes	-286.603	277.121	-101.353

Los **recursos generados en las actividades de financiación** corresponden a las siguientes fuentes:

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Importe en miles €			
Subvenciones, donaciones y emisión instrumentos de patrimonio	1.065.156	1.692.713	2.381.428
Incremento neto/Disminución neta con entidades de crédito	-35.938	-18.313	-15.652
Incremento neto/ Disminución neta de otras deudas	232.048	324.402	306.854
Flujos generados en actividades de financiación	1.261.266	1.998.802	2.672.630

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 de Adif** experimenta una disminución de 315 millones de euros en relación con el ejercicio anterior, pasando de un importe de 1.617 millones de euros a 31 de diciembre de 2024, a 1.302 millones de euros a 31 de diciembre de 2025.

El endeudamiento con entidades de crédito recoge la deuda contraída por Adif con el Banco Europeo de Inversiones para financiar las inversiones en inmovilizado material contempladas en el Plan de Actuación Plurianual (PAP).

A la fecha de cierre del ejercicio 2025, el límite de las líneas de crédito que Adif tenía concedidas por entidades financieras ascendía a un importe total de 140.000 miles de euros. A 31 de diciembre de 2025 tales líneas de crédito no estaban dispuestas. El vencimiento de las pólizas de crédito es a corto plazo con renovación tácita anual para ciertas pólizas con un límite establecido de renovaciones.

El tipo medio de interés del pasivo de Adif, contratado a largo plazo con entidades financieras, se ha situado en el 1,87% anual a 31 de diciembre de 2025, para una vida media

de 4,20 años frente al 1,90% anual a 31 de diciembre de 2024, para una vida media de 4,61 años.

3.1.8. Inversiones realizadas durante el ejercicio

A continuación, se presenta un desglose comparativo de las **Inversiones** realizadas en 2025, 2024 y 2023 desglosadas **por Ejes ferroviarios, por Tipo de Red y por Naturaleza**:

Importe en miles de € (IVA inc.)		Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
EJE	DENOMINACIÓN EJE FERROVIARIO			
1	Madrid Chamartín – Irun/Hendaya	92.579	160.763	181.463
2	Madrid Chamartín - Zaragoza-Lleida-Barcelona-Portbou/Cerbere	395.757	522.579 ⁷²	930.061
3	Madrid Chamartín - Valencia-San Vicente de Calders	139.650	167.451	213.778
4	Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	125.638	155.024	188.232
5	Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara	10.261	16.387	18.652
6	Venta de Baños-León-Orense-Vigo	257.506	279.924	171.477
8	Red de Ancho Métrico	74.568	75.889	96.132
11	A.V. Madrid Chamartín – Valladolid – Palencia – León	1.627	10.793	8.065
12	A.V. Madrid Atocha – Barcelona – Frontera Francia	4.861	2.789	154
13	A.V. Madrid Atocha – Levante	14.676	5.034	609
14	A.V. Madrid Atocha – Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano	3.641	3.765	1.343
15	A.V. Madrid Atocha – Badajoz - Lisboa	0	0	23
16	A.V. Olmedo – Medina – Zamora - Galicia	508	163	161
	NO TRAMIFICABLE	308.541	681.112	960.411
TOTAL		1.429.812	2.081.673	2.770.561

Importe en miles de € (IVA inc.)		Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
NATURALEZA				
	ELECTRIFICACIÓN Y TELECOMUNICACIONES	139.592	205.270	266.419
	EQUIPAMIENTO Y RESTO DE ACTUACIONES	297.999	409.317	544.332
	ESTACIONES/TERMINALES DE MERCANCÍAS	72.828	168.266	268.946
	PLATAFORMA	350.470	597.492	882.469
	SEÑALIZACIÓN E INSTALACIONES DE SEGURIDAD	195.426	274.108	278.755
	VIA	373.496	427.220	529.640
TOTAL		1.429.812	2.081.673	2.770.561

⁷² Valor corregido respecto a valor reflejado en Informe de Gestión 2024: 489.537

2025			
NATURALEZA	TRAMOS CERCANÍAS	RESTO DE TRAMOS	IMPORTE MILES € (IVA inc.)
COMÚN O NO ASIGNABLE	0	999.108	999.108
A	5.987	6.216	12.203
B	0	448.816	448.816
C	784.247	1.571	785.818
D	0	308.266	308.266
E	0	216.350	216.350
TOTAL			2.770.561

2024			
NATURALEZA	TRAMOS CERCANÍAS	RESTO DE TRAMOS	IMPORTE MILES € (IVA inc.)
COMÚN O NO ASIGNABLE	0	697.297 ⁷³	697.297 ⁷⁴
A	1.846	7.717	9.563
B	0	419.475	419.475
C	633.006	1.569	634.575
D	0	96.984	96.984
E	0	223.780	223.780
TOTAL			2.081.673

Adicionalmente a estas inversiones, durante los ejercicios 2025 y 2024, se han registrado **variaciones en el patrimonio** de Adif en los activos que se indican a continuación:

OTRAS INVERSIONES COMPLEMENTARIAS 2025		
4011	CONVENIO CATALUÑA (JUNIO 2007)	0
4012	CONVENIO CATALUÑA (OCTUBRE 2008)	0
9004	INVERSIONES FINANCIADAS POR TERRENOS	4.593
9998	INCORPORACION ACTIVOS PROCEDENTES DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	0
4053	ACTIVOS PROCEDENTES DE SEITSA (Aeropuerto de Barcelona)	0

⁷³ Valor corregido respecto a valor reflejado en Informe de Gestión 2024: 681.343.

⁷⁴ Valor corregido respecto a valor reflejado en Informe de Gestión 2024: 681.343.

OTRAS INVERSIONES COMPLEMENTARIAS 2024		
4011	CONVENIO CATALUÑA (JUNIO 2007)	0
4012	CONVENIO CATALUÑA (OCTUBRE 2008)	0
9004	INVERSIONES FINANCIADAS POR TERRENOS	41.771
9998	INCORPORACIÓN DE ACTIVOS PROCEDENTES DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	0
4053	ACTIVOS PROCEDENTES DE SEITSA (Aeropuerto de Barcelona)	0

ALTAS INVERSIONES FINANCIERAS 2025		
9001	INVERSIONES FINANCIERAS	0
	PRÉSTAMOS PARTICIPATIVOS A SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN	3.987

ALTAS INVERSIONES FINANCIERAS 2024		
9001	INVERSIONES FINANCIERAS	525
	PRÉSTAMOS PARTICIPATIVOS A SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN	4.843

3.2. Licitaciones realizadas

A continuación, se incluye información detallada de la actividad de Contratación durante los ejercicios 2025, 2024 y 2023:

Cuadro resumen licitaciones 2025

		N.º Encargos Medios Propios	Importe Encargos	N.º Total Licitaciones ⁷⁵	Importe Total Licitado ⁷⁶
Importe en millones € (IVA no incluido)					
DIRECCIÓN GENERAL	DIRECCIÓN				
Presidencia.	Presidencia.	2	2,58	3	2,59
Secretaría General.	Secretaría General.	1	0,71	2	1,31
D.Gral. Corp. Financiera, de Compras y Sistemas.	D. de Ciberseguridad y Transformación Digital.	1	0,20	5	13,48
D.Gral. Corp. Financiera, de Compras y Sistemas.	D. de Tecnologías de la Información y Comunicación.	4	7,80	125	95,33
D.Gral. Corp. Financiera, de Compras y Sistemas.	D.Gral. Corp. Financiera, de Compras y Sistemas.	6	3,92	24	35,16

⁷⁵ Incluidos los encargos

⁷⁶ Incluidos los encargos

		N.º Encargos Medios Propios	Importe Encargos	N.º Total Licitaciones 75	Importe Total Licitado 76
Importe en millones € (IVA no incluido)					
DIRECCIÓN GENERAL	DIRECCIÓN				
D.Gral. Corp. De Gestión de Personas, Estrategia y Seguridad.	D. de Estrategia Empresarial.	1	0,15	14	0,70
D.Gral. Corp. De Gestión de Personas, Estrategia y Seguridad.	D. de Seguridad y Autoprotección.	2	3,32	24	171,49
D.Gral. Corp. De Gestión de Personas, Estrategia y Seguridad.	D.Gral. Corp. de Gestión de Personas, Estrategia y Seguridad.	2	0,71	88	10,31
D.Gral. de Planificación, Proyectos y Construcción.	D. de Internacional.	0	0,00	4	0,06
D.Gral. de Planificación, Proyectos y Construcción.	D. de Proyectos.	3	9,70	14	33,89
D.Gral. de Planificación, Proyectos y Construcción.	D.Gral. de Planificación, Proyectos y Construcción.	3	1,73	87	177,08
D.Gral. Operaciones y Explotación.	D. de Circulación y Gestión Capacidad.	1	2,97	35	12,22
D.Gral. Operaciones y Explotación.	D. de Circulación y Gestión de Capacidad.	0	0,00	42	1,05
D.Gral. Operaciones y Explotación.	D. de Conservación y Mantenimiento explotación.	7	11,77	118	319,76
D.Gral. Operaciones y Explotación.	D. de Conservación y Mantenimiento inversión.	52	121,26	553	1.385,52
D.Gral. Operaciones y Explotación.	D. de Seguridad en la Circulación	0	0,00	6	0,24
D.Gral. Operaciones y Explotación.	Subdir. de Operaciones Alta Velocidad.	5	18,90	23	155,95
D.Gral. Negocio y Clientes.	D. de Estaciones Viajeros Circulación.	8	0,63	33	12,31
D.Gral. Negocio y Clientes.	D. de Estaciones y Proyectos Singulares.	29	6,30	123	42,77
D.Gral. Negocio y Clientes.	D. de Patrimonio y Urbanismo.	20	3,41	76	9,53
D.Gral. Negocio y Clientes.	D. de Servicios Logísticos.	2	0,91	82	89,24
D.Gral. Negocio y Clientes.	D.Gral. Negocio y Clientes.	2	0,11	5	3,19
D.Gral. Negocio y Clientes.	Estaciones de Viajeros de A.V.	0	0,00	54	114,01
D. de Comunicación y Reputación Corporativa.	D. de Comunicación y Reputación Corporativa.	0	0,00	26	1,68
Totales		151	197,08	1.566	2.688,88

Cuadro resumen licitaciones 2024

	N.º Encargos Medios Propios	Importe Encargos	N.º Total Licitaciones ⁷⁷	Importe Total Licitado ⁷⁸
Importe en millones € (IVA no incluido)				
DIRECCIÓN				
Presidencia	0	0,00	19	1,19
Secretaría General	1	1,18	4	1,22
Dir.Gral. Financiera y de Control de Gestión	3	0,51	14	5,42
Dir.Gral. De Gestión de Personas	1	0,08	156	11,15
Dir.Gral. De Planificación Estratégica y Proyectos	12	10,12	38	19,41
Dir. De Construcción	6	5,29	79	272,40
Dir.Gral. de Conservación y Mantenimiento	62	144,19	800	2.785,93
Dir.Gral. de Negocio y Operaciones Comerciales	42	12,08	497	183,97
Dir.Gral. De Seguridad, Procesos y Sist.Corporativos	6	9,72	120	86,52
Dir.Gral. de Circulación y Gestión de Capacidad	1	0,35	59	13,37
Totales	134	183,52	1.786	3.380,58

Cuadro resumen licitaciones 2023

	N.º Encargos Medios Propios	Importe Encargos	N.º Total Licitaciones ⁷⁹	Importe Total Licitado ⁸⁰
Importe en millones € (IVA no incluido)				
DIRECCIÓN				
Dir. De Mantenimiento de Red Convencional	38	70,31	476	1.594,85
Dir. De Operaciones de Alta Velocidad	15	26,17	139	1.009,80
Dir. De Servicios Logísticos	2	0,18	85	56,67
Dir. De Estaciones de Viajeros (R.C. y A.V.)	29	9,26	317	94,66
Dir. Transformación Digital y Sistemas	6	4,68	73	30,12
Dir. Gral. de Circulación y Gestión de Capacidad	1	0,28	51	10,88
D.G. Gestión de Personas	3	2,88	185	19,30
Dir. De Protección y Seguridad	2	0,97	21	2,87
Resto	33	17,61	207	65,84
Totales	129	132,34	1.554	2.884,99

⁷⁷ Incluidos los encargos

⁷⁸ Incluidos los encargos

⁷⁹ Incluidos los encargos.

⁸⁰ Incluidos los encargos.

Cuadro resumen adjudicaciones 2025

		N.º Encargos Medios Propios	Importe Encargos	N.º Total Adjudicaciones 81	Importe Total Adjudicado 82
Importe en millones € (IVA no incluido)					
DIRECCIÓN GENERAL	DIRECCIÓN				
Presidencia.	Presidencia.	2	2,58	3	2,59
Secretaría General.	Secretaría General.	2	2,69	2	2,69
D.Gral. Corp. Financiera, de Compras y Sistemas.	D. de Ciberseguridad y Transformación Digital.	1	0,20	2	0,20
D.Gral. Corp. Financiera, de Compras y Sistemas.	D. de Tecnologías de la Información y Comunicación.	5	9,28	123	101,22
D.Gral. Corp. Financiera, de Compras y Sistemas.	D.Gral. Corp. Financiera, de Compras y Sistemas.	6	3,92	29	32,69
D.Gral. Corp. De Gestión de Personas, Estrategia y Seguridad.	D. de Estrategia Empresarial.	1	0,15	13	0,45
D.Gral. Corp. De Gestión de Personas, Estrategia y Seguridad.	D. de Seguridad y Autoprotección.	2	3,32	33	133,08
D.Gral. Corp. De Gestión de Personas, Estrategia y Seguridad.	D.Gral. Corp. de Gestión de Personas, Estrategia y Seguridad.	2	0,71	90	8,61
D.Gral. de Planificación, Proyectos y Construcción.	D. de Internacional.	0	0,00	3	0,04
D.Gral. de Planificación, Proyectos y Construcción.	D. de Proyectos.	3	9,70	11	23,85
D.Gral. de Planificación, Proyectos y Construcción.	D.Gral. de Planificación, Proyectos y Construcción.	4	9,47	84	258,40
D.Gral. Operaciones y Explotación.	D. de Circulación y Gestión Capacidad.	1	2,97	43	15,31
D.Gral. Operaciones y Explotación.	D. de Circulación y Gestión de Capacidad.	0	0,00	41	0,50
D.Gral. Operaciones y Explotación.	D. de Conservación y Mantenimiento explotación.	13	29,35	178	671,09
D.Gral. Operaciones y Explotación.	D. de Conservación y Mantenimiento inversión.	66	135,42	609	1.308,35
D.Gral. Operaciones y Explotación.	D. de Seguridad en la Circulación	0	0,00	10	0,20
D.Gral. Operaciones y Explotación.	D.Gral. Operaciones y Explotación.	0	0,00	7	23,22

⁸¹ Incluidos los encargos

⁸² Incluidos los encargos

		N.º Encargos Medios Propios	Importe Encargos	N.º Total Adjudicaciones ⁸¹	Importe Total Adjudicado ⁸²
Importe en millones € (IVA no incluido)					
DIRECCIÓN GENERAL	DIRECCIÓN				
D.Gral. Operaciones y Explotación.	Subdir. de Operaciones Alta Velocidad.	9	73,68	20	173,01
D.Gral. Negocio y Clientes.	D. de Estaciones Viajeros Circulación.	8	0,63	41	12,01
D.Gral. Negocio y Clientes.	D. de Estaciones y Proyectos Singulares.	30	6,68	137	31,57
D.Gral. Negocio y Clientes.	D. de Patrimonio y Urbanismo.	20	3,41	75	9,04
D.Gral. Negocio y Clientes.	D. de Servicios Logísticos.	1	0,41	85	138,86
D.Gral. Negocio y Clientes.	D.Gral. Negocio y Clientes.	2	0,11	3	0,23
D.Gral. Negocio y Clientes.	Estaciones de Viajeros de A.V.	0	0,00	71	26,71
D. de Comunicación y Reputación Corporativa.	D. de Comunicación y Reputación Corporativa.	0	0,00	26	1,66
Totales		178	294,66	1.739	2.975,61

Cuadro resumen adjudicaciones 2024

	N.º Encargos Medios Propios	Importe Encargos	N.º Total Adjudicaciones ⁸³	Importe Total Adjudicado ⁸⁴
Importe en millones € (IVA no incluido)				
DIRECCIÓN				
Presidencia	0	0,00	20	1,22
Secretaría General	1	1,18	4	1,22
Dir.Gral. Financiera y de Control de Gestión	3	0,51	13	5,35
Dir.Gral. De Gestión de Personas	1	0,08	157	10,15
Dir.Gral. De Planificación Estratégica y Proyectos	12	10,12	45	22,48
Dir. De Construcción	6	5,29	67	92,00
Dir.Gral. de Conservación y Mantenimiento	56	134,38	782	2.167,14
Dir.Gral. de Negocio y Operaciones Comerciales	45	12,85	503	120,47
Dir.Gral. De Seguridad, Procesos y Sist.Corporativos	5	8,25	110	43,91

⁸³ Incluidos los encargos

⁸⁴ Incluidos los encargos

	N.º Encargos Medios Propios	Importe Encargos	N.º Total Adjudicaciones ⁸³	Importe Total Adjudicado ⁸⁴
Importe en millones € (IVA no incluido)				
DIRECCIÓN				
Dir.Gral. de Circulación y Gestión de Capacidad	2	0,67	56	11,56
Totales	131	173,32	1.757	2.475,50

Cuadro resumen adjudicaciones 2023

	N.º Encargos Medios Propios	Importe Encargos	N.º Total Adjudicaciones ⁸⁵	Importe Total Adjudicado ⁸⁶
Importe en millones € (IVA no incluido)				
DIRECCIÓN				
Dir. De Mantenimiento de Red Convencional	39	75,68	569	1.194,38
Dir. De Operaciones de Alta Velocidad	15	26,16	155	1.500,05
Dir. De Servicios Logísticos	2	0,18	100	51,67
Dir. De Estaciones de Viajeros (R.C. y A.V.)	29	9,26	346	93,68
Dir. Transformación Digital y Sistemas	6	4,68	79	39,04
Dir. Gral. De Circulación y Gestión de Capacidad	1	0,28	48	5,57
D.G. Gestión de Personas	3	2,88	191	25,43
Dir. De Protección y Seguridad	2	0,97	31	2,60
Resto	33	17,61	210	52,17
Totales	130	137,70	1.729	2.964,59

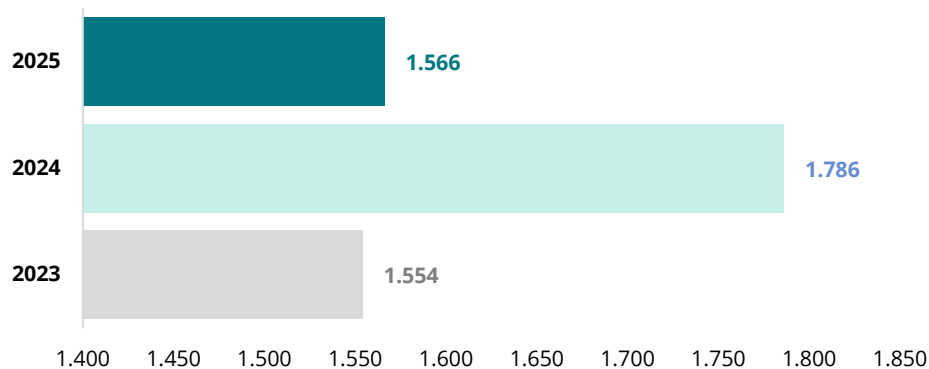
Importe total licitado (M€ IVA no incluido)



⁸⁵ Incluidos los encargos.

⁸⁶ Incluidos los encargos.

Nº Total de licitaciones



Cuadro resumen licitaciones por procedimiento 2025

Importe sin IVA en millones de €

Procedimiento / Criterio	N.º Expedientes	Importes	% Imp
Abierto	452	1.952,39	72,6
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	325	1.603,18	59,6
• Precio (un criterio)	127	349,21	13,0
Restringido	0	0,00	0,0%
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	0	0,00	0,0%
• Precio (un criterio)	0	0,00	0,0%
Negociado	560	224,09	8,3%
• Con Publicidad	0	0,00	0,0%
• Sin Publicidad	560	224,09	8,3%
- Emergencias	46	135,34	5,0%
- Vinculación tecnológica	37	40,68	1,5%
- Otras Causas	26	41,23	1,5%
• Contratos Menores	451	6,84	0,3%
Pedidos contra Ac. Marco	403	315,32	11,7%
Total Licitado	1.415	2.491,80	92,7%
Encargos a Medios Propios	151	197,08	7,3%
TOTALES	1.566	2.688,88	100,0%

Cuadro resumen licitaciones por procedimiento 2024

Importe en millones de € (IVA no inc.)

Procedimiento / Criterio	N.º Expedientes	Importes	% Imp
Abierto	544	2.599,56	76,90%
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	384	2.142,74	63,40%
• Precio (un criterio)	160	456,82	13,50%
Restringido	1	13,37	0,40%
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	1	13,37	0,40%
• Precio (un criterio)	0	0,00	0,00%
Negociado	732	323,47	9,60%
• Con Publicidad	0	0,00	0,0%
• Sin Publicidad	732	323,47	9,60%
- Emergencias	51	209,20	6,20%
- Vinculación tecnológica	40	87,74	2,60%
- Otras Causas	21	17,70	0,50%
• Contratos menores	620	8,83	0,30%
Pedidos contra Ac. Marco	375	260,66	7,70%
Total Licitado	1.652	3.197,06	94,60%
Encargos a Medios Propios	134	183,52	5,40%
TOTALES	1.786	3.380,58	100,00%

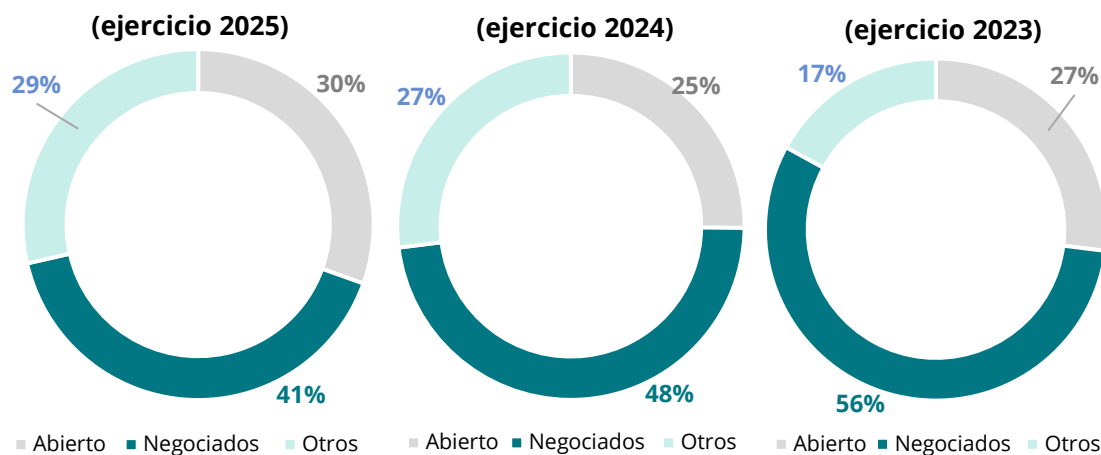
Cuadro resumen licitaciones por procedimiento 2023

Importe en millones de € (IVA no inc.)

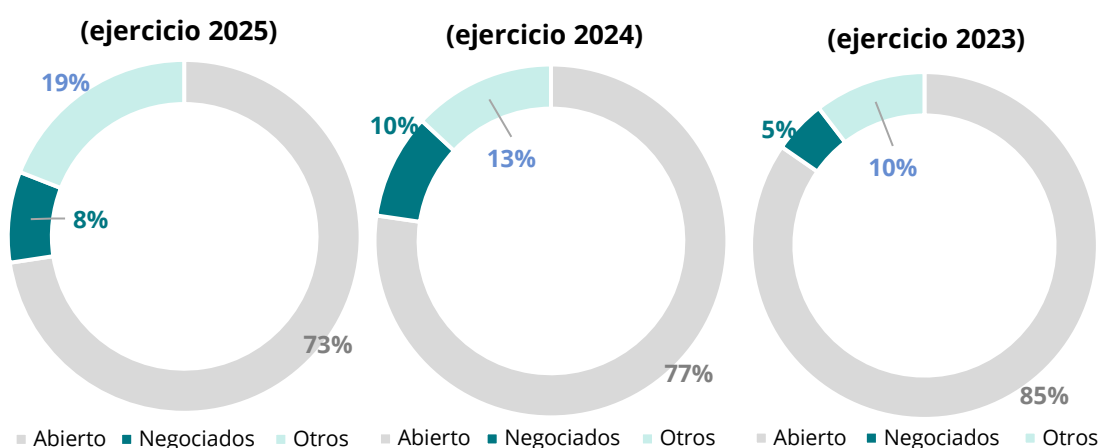
Procedimiento / Criterio	N.º Expedientes	Importes	% Imp
Abierto	391	2.441,22	84,60
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	286	2.152,77	74,60
• Precio (un criterio)	105	288,45	10,00
Restringido	0	0,00	0,0%
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	0	0,00	0,00%
• Precio (un criterio)	0	0,00	0,00%
Negociado	744	142,78	4,90%
• Con Publicidad	0	0,00	0,00%
• Sin Publicidad	69	133,77	4,60%
- Emergencias	0	0,00	0,00%
- Vinculación tecnológica	51	126,33	4,40%
- Otras Causas	18	7,44	0,20%
• Contratos Menores	675	9,01	0,30%
Pedidos contra Ac. Marco	290	168,66	5,80%
Total Licitado	1.425	2.752,66	95,30%

Procedimiento / Criterio	N.º Expedientes	Importes	% Imp
Encargos a Medios Propios	129	132,24	4,70%
TOTALES	1.554	2.884,90	100,00%

Distribución total del N.º expedientes de licitación



Distribución del importe total licitado (Mill € IVA no incluido)



3.3. Fondos Europeos aplicables⁸⁷

Principales Hitos:

- El principal hito en 2025 ha sido la acreditación de los Hitos asignados a ambas entidades (#14, #16 y #17) dentro del Plan **Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR)** con **evaluación favorable por parte de la Comisión Europea.**

Contribución a los ODS:



⁸⁷ Contenido vinculado al PE2030, Pilar Orientación a Resultados, Objetivo 2 (POAR-OE2).

Nuestros compromisos:

1. Contribuir a una financiación sostenible

Para el período 2021-2027, esta dirección ha de seguir avanzando en las prioridades explicitadas en cada uno de los fondos europeos (fondos FEDER y CEF). Cabe destacar:

- a. **Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER):** anexo D de las Orientaciones de Inversión sobre la Financiación de la Política de Cohesión 2021-2027, cuyos objetivos estratégicos en los que Adif / Adif AV participa son:
 - Una Europa más inteligente;
 - Una Europa más verde y con bajas emisiones en carbono, una transición energética limpia y equitativa, inversión verde y azul, economía circular, adaptación al cambio climático y prevención de riesgos;
 - Una Europa más conectada;
 - Una Europa más próxima a los ciudadanos, que fomente el desarrollo integrado y sostenible de las zonas urbanas, rurales y costeras y las iniciativas locales;
 - Cumplir con la senda financiera asignada para los próximos años (N+3) y con la ayuda financiera asignada para 2025.
- b. **Fondos Mecanismo Conectar Europa (CEF)** (por sus siglas en inglés, *Connecting Europe Facility*), con dos objetivos específicos fundamentales:
 - Redes eficientes e interconectadas: reto para grandes inversiones en infraestructura (60% del presupuesto asignado) para la red básica y secciones transfronterizas de la red global;
 - Prioridades horizontales para toda la red (40% del presupuesto asignado);
 - Cumplimiento de proyectos e hitos previstos para el nuevo período;
 - Cierre de proyectos e hitos del período anterior.

2. Seguir monitorizando la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR)

La finalización de la ejecución está prevista para el 30 de junio de 2026, y la tramitación de la solicitud de pago final está prevista para septiembre de 2026.

Nuestros **compromisos** para 2026 deben ser:

- **Finalización de las actuaciones en curso** para alcanzar los hitos y objetivos previstos en el PRTR para junio de 2026.
- **Acreditación** de los hitos y objetivos a la Comisión Europea, durante el segundo semestre de 2026.
- Tramitación de la **solicitud de pago** (septiembre 2026).
- Puesta en marcha de acciones para asegurar la **disponibilidad de evidencias**.
- Adopción de **medidas para incrementar la asignación de costes al PRTR**, como, por ejemplo:
 - Agilizar las certificaciones finales y las liquidaciones para la elegibilidad de estos importes dentro del PRTR.
 - Criticidad en la habilitación de mecanismos para la acreditación del DNSH- Economía Circular.
 - Anticipar tramitaciones administrativas para asegurar la posibilidad de recepciones parciales o totales (modificados, etc.).
 - Recepciones parciales de contratos de servicios y suministros con vigencia superior al periodo de elegibilidad (junio 2026).

En 2025, Adif y Adif AV continuaron con las **inversiones directas** para la mejora del sistema ferroviario y su aportación a los objetivos del PRTR, FEDER y CEF, así como con la **gestión eficiente de las infraestructuras**. Cabe resaltar que dichas inversiones generan un impacto positivo en la sociedad, por su contribución a la transición ecológica y a la cohesión social y territorial.

Se sigue avanzando en la incorporación de **mejoras continuas en el sistema de gestión y seguimiento** para gestionar y monitorizar la actividad conforme a los requisitos continuos de actualización de información.

Concretamente, en 2025, se continuó con la definición e implementación de nuevas operativas y mejoras para dar respuesta a las necesidades y demandas de la Entidad surgidas durante el ejercicio; entre otras, para adecuar los sistemas a las últimas actualizaciones normativas (por ejemplo: nueva componente C32 y adenda para la simplificación de hitos y objetivos de cara al cierre del PRTR, tal y como se expone más adelante), para llevar un seguimiento periódico de las previsiones de cumplimiento de objetivos y acreditaciones, etc. También se han adaptado los sistemas de información a los requisitos del programa FEDER 2021-2027.

Otra aportación a tener en cuenta con el diseño y desarrollo del sistema de información de gestión y seguimiento, llamado Cuadro de Mando, y con el desarrollo de herramientas e interfaces de conexión a aplicaciones, es el objetivo de contribuir a crear una entidad "*data driven*", basada en el dato, evitando distintas fuentes de información para una misma cifra. En definitiva, se está contribuyendo a establecer y fortalecer la existencia de una base de datos común.

Adicionalmente, se está trabajando en contribuir a ofrecer **soluciones tecnológicas** que, a su vez, permitan optimizar los esfuerzos y mejoren la productividad del equipo, orientándolos a actividades que aporten mayor valor añadido para tomar decisiones sostenibles.

Desde el punto de vista numérico, en 2025 se han solicitado ayudas por un importe de 396⁸⁸ millones de euros dentro de los fondos: **Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y Mecanismo Conectar Europa (CEF, por sus siglas en inglés)**. Se han concedido, también dentro de estos fondos, un total de 390⁸⁹ millones de euros.

Teniendo en cuenta la totalidad de los fondos europeos que se gestionan en Adif y Adif AV, en 2025 se han cobrado 1.261,7⁹⁰ millones de euros, de los que 1.119⁹¹ millones proceden **de fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR)**.

En el marco del **PRTR**, durante 2025 ha sido crucial el trabajo realizado para asegurar:

- El cumplimiento de los principios transversales (o principios de gestión) que exige la normativa (Reglamento UE 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021 por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia; Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia).
- El control de costes.

⁸⁸ Dato agregado Adif y Adif AV.

⁸⁹ Dato agregado Adif y Adif AV.

⁹⁰ Dato agregado Adif y Adif AV.

⁹¹ Dato agregado Adif y Adif AV.

- El seguimiento de las previsiones de ejecución y recepción de obras.
- La contribución a hitos y objetivos de los expedientes críticos.

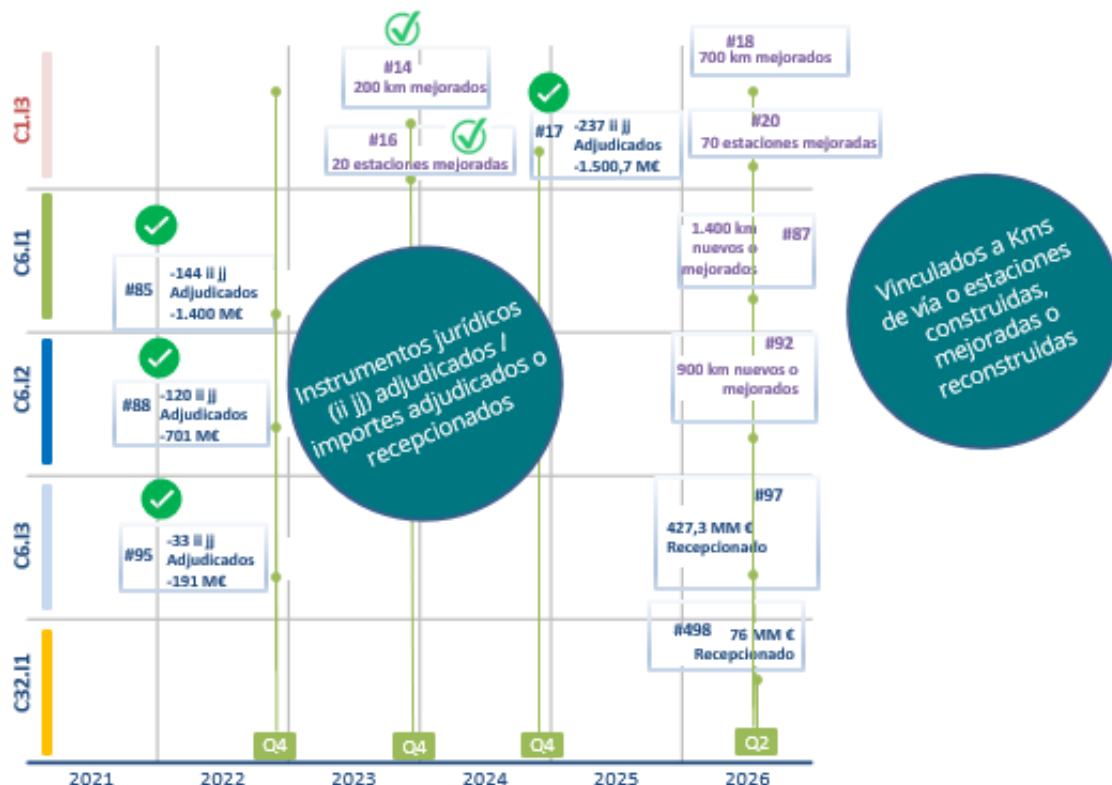
De igual modo, se ha participado en la **adenda** al Plan para financiar los daños producidos por la DANA, incorporándose una nueva componente, la 32 (Mejora de las infraestructuras afectadas por la DANA); y la adenda para la simplificación de hitos y objetivos de cara al cierre del PRTR: Adif y Adif AV contribuyen con más de un 86% de la inversión total prevista del Ministerio.

Las inversiones que Adif está financiando con cargo a PRTR y FEDER 2021-2027 tienen que cumplir los requisitos del *Climate proofing* y acreditar el DNSH. Por ello, la Entidad gestiona y supervisa las actuaciones financiadas o cofinanciadas con fondos europeos, haciendo hincapié en el cumplimiento *ex ante* y *ex post* de ambos requisitos con el objetivo de conseguir **fuentes de financiación eficaces, eficientes y sostenibles** medioambientalmente hablando.

También en 2025 se aprobaron y elaboraron **nuevas instrucciones técnicas** para fortalecer los principios de gestión. También se adaptaron los sistemas de información a los requisitos del programa FEDER 2021-2027.

Respecto a los **hitos y objetivos del ejercicio**, la matriz siguiente permite **monitorizar la ejecución del PRTR y el cumplimiento de estos**, asignados a una inversión movilizada que permita absorber una ayuda superior a 6.000 millones de euros.

Hitos y objetivos⁹² comprometidos, según la última modificación del CID de diciembre de 2025 (aprobada en el ECOFIN del 22 de enero de 2026):



⁹² Los Hitos/Objetivos con letra en azul son de carácter económico, y los de letra morada, de carácter físico.

Fuente: Elaboración propia a partir del CID de diciembre de 2025, aprobado el 22 de enero de 2026.

Igualmente, Adif y Adif AV han movilizado un volumen importante de adjudicaciones dentro del PRTR, como queda acreditado dentro del listado de los 100 mayores perceptores de fondos publicados por Hacienda: <https://planderecuperacion.gob.es/ejecucion/lista-de-100-mayores-perceptores>.

Adif y Adif AV se han enfrentado, desde la puesta en marcha del PRTR, a grandes **retos**, como han sido:

- **COVID-19:** ha tenido un fuerte impacto en la economía española, poniendo fin a más de cinco años de crecimiento.
- **Crisis de suministros y materias primas:** han provocado retrasos en la licitación y adjudicación de contratos, debido al aumento del precio de las materias primas, y también un retraso en la ejecución, como resultado de la incertidumbre en la evolución de sus precios y fechas de entrega.
- **Conflictos, como el de Ucrania y Palestina-Israel.** Por ejemplo, la guerra de Ucrania desencadenó la peor crisis energética mundial desde la década de 1970 y un aumento significativo de los costes de la energía y la inflación.
- **Catástrofes naturales** (DANAS, etc.), con la consiguiente destrucción de la infraestructura y su necesaria restauración.

Para afrontar estos retos y conseguir nuestros compromisos se ha ido estableciendo una nueva forma de trabajar basada en las 4cs:

- **Coordinación** (de todas las áreas implicadas, de cortes de ferrocarril para minimizar impactos y maximizar la producción).
- **Comunicación.** La monitorización de plazos y costes adquiere una relevancia crítica. Para ello es imprescindible una comunicación dinámica y transparente de la situación de las obras, con el objetivo de poder adoptar medidas internas y externas y planes de acción que permitan reducir el riesgo de pérdida de financiación.
- **Cooperación.**
- **Conexión** de los diferentes equipos.

El gran reto de futuro: compatibilizar la mejora de las infraestructuras con un escenario de mayor utilización del tren.

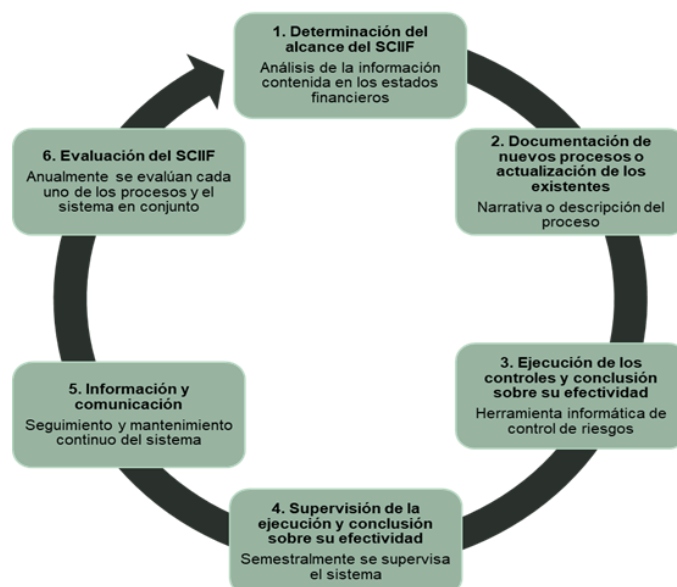
3.4. Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF)

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 de Adif se inspira en **COSO III**, un marco de referencia integrado de control internacionalmente reconocido. Está integrado en el SCIIF el reporte de las actividades relacionadas con la información financiera que evidencian el cumplimiento de los principios de cada elemento COSO.

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

Fases del Sistema de Control Interno de la Información Financiera



Entorno de Control de la información financiera

En la **Política del SCIIF**, aprobada por el Consejo de Administración de 27 de octubre de 2017, se establece la metodología, competencias y principios que sientan las bases del SCIIF en Adif.

La Entidad cuenta para la gestión del SCIIF con un **Procedimiento del SCIIF**, aprobado el 29 de noviembre de 2017 por el Comité del SCIIF, que desarrolla las funciones atribuidas a los diferentes responsables y detalla la metodología a seguir.

Los órganos responsables de la existencia, mantenimiento, implantación y supervisión del SCIIF están definidos en la **Política del SCIIF**.

Hay que destacar dentro del **Entorno de Control** en la Entidad, en lo relativo a la información financiera:

- La **Delegación de Competencias** en órganos internos de la Entidad.
- La descripción actualizada de las **funciones** de los puestos y áreas de Estructura de Dirección.
- La **evaluación del desempeño** del personal de Estructura de Dirección y el **Sistema de Dirección por Objetivos**.
- El **Sistema de Gestión Certificado** que define los Procesos, Procedimientos e Instrucciones Técnicas necesarios para realizar las actividades y definir los responsables de su gestión.
- El **Código Ético y de Conducta**, al que se adhieren las nuevas incorporaciones, que recoge los valores y principios éticos de la entidad, y cuyo análisis de incumplimientos, que pueden notificarse anónimamente a través del Canal Ético, corresponde al Comité de Ética y Cumplimiento. La actualización y aprobación del Código Ético y de Conducta corresponde al Consejo de Administración de la Entidad.

Evaluación de Riesgos 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, integridad, valoración, presentación y desglose, y derechos y obligaciones.

Para ello, anualmente la Dirección de Programación Económica y Presupuestos, a través de la Subdirección de Presupuesto de Explotación y Control Interno, **identifica** los riesgos de

la información financiera partiendo del análisis de la información contenida en los **estados financieros** seleccionando las partidas más relevantes según criterios cuantitativos (materialidad) y cualitativos (complejidad de las transacciones, estimaciones y juicios contables, transacciones no recurrentes, fraude, riesgos recogidos en el mapa de riesgos integral de la entidad, etc.). Identificadas las cuentas relevantes, se asocian a los procesos operativos, obteniendo finalmente la **Matriz de alcance** del SCIIF, que es aprobada por el **Comité del SCIIF**. Los nuevos procesos, riesgos y controles identificados por su relevancia sobre la fiabilidad de la información financiera quedan documentados en el Sistema.

Esta **Evaluación de Riesgos** la completan en la entidad, en lo relativo a la información financiera:

- El **Plan Estratégico** que define los objetivos a perseguir por la Entidad.
- La definición y evaluación de **Riesgos Estratégicos**, tanto de carácter interno como externo, que afectan a la entidad y a la consecución de los objetivos establecidos. Los riesgos estratégicos cuentan con indicadores que los cuantifican con el fin de establecer medidas y planes de acción sobre ellos.
- La **lucha contra el fraude**, que está contemplada en el mapa de Riesgos Estratégicos, y cuenta con controles e indicadores que son revisados, actualizados y monitorizados periódicamente. Asimismo, la entidad cuenta con un Subcomité de Evaluación de Riesgo de Fraude y Fondos Comunitarios

Actividades de control de la información financiera

Adif tiene **documentados** dentro del SCIIF los procesos, riesgos y controles considerados relevantes para la información financiera. La documentación para cada uno de los procesos clave establecidos consiste en narrativa o descripción del proceso, flujograma y matriz de riesgos y controles.

Los procesos clave de la entidad con impacto en la información financiera recogidos en el **alcance** del ejercicio 2025 han sido los siguientes:

0. Controles generales informáticos (ITGC)
1. Inmovilizado y Gestión de Subvenciones
2. Ingresos: Canon
3. Instrumentos financieros y Tesorería
4. Impuestos
5. Recursos Humanos
6. Contabilización y elaboración de información financiera
7. Registro Económico de Contratos
8. Ingresos: Arrendamientos
9. Aprovisionamiento y existencias
10. Combustible
11. Prestación de Servicios Logísticos
13. Gastos: Mantenimiento de Infraestructura Ferroviaria
14. Gastos: Explotación de Estaciones de Viajeros
15. Gastos: Protección y Seguridad

El proceso **0. Controles Generales Informáticos (ITGC)** lo forman los controles de los sistemas de información de la Entidad que afectan a la información financiera, y está dividido en los siguientes subprocesos:

- Gestión de accesos.

- Gestión de cambios.
- Gestión de operaciones.

Adicionalmente, en el resto de procesos del SCIIF se incluyen controles específicos de aplicaciones informáticas relevantes que soportan las transacciones clave con impacto en los estados financieros.

En el ciclo 2025 se ha actualizado el narrativo del proceso **03. Instrumentos financieros y Tesorería**.

Dentro de cada proceso, los controles diseñados son **ejecutados** a lo largo del ciclo con la periodicidad establecida por los **dueños de los controles** o responsables de dicha actividad, que aportan la **evidencia** documental del control realizado y concluyen sobre su **efectividad**. El Sistema cuenta con una **herramienta** informática de gestión de riesgos que da soporte a la ejecución de los controles y mantiene la información actualizada del SCIIF. En 2025 se ha contratado una nueva herramienta informática corporativa para control interno, a la que se va a migrar e integrar el SCIIF.

Al finalizar el ciclo **2025** Adif tiene definidas **480 actividades de control**. La ejecución de estas actividades de control con la periodicidad establecida a lo largo del ejercicio supondrá **4203 ejecuciones** a cierre del ejercicio 2025. En el SCIIF están involucradas **250 personas** de la Entidad.

A lo largo del ejercicio, de forma continua se realiza un seguimiento, coordinación y **mantenimiento** del SCIIF por parte de la Subdirección de Presupuesto de Explotación y Control Interno. Del 1 de enero al 31 de diciembre del año 2025 se han realizado **192 cambios** en el diseño de las actividades de control, bien por alta de nuevas actividades o modificaciones de las mismas derivadas de cambios organizativos, revisión del proceso o desarrollos del SCIIF.

Información y Comunicación

La preparación de la **información sobre el SCIIF** es centralizada por la Subdirección de Presupuesto de Explotación y Control Interno, que recopila la información oportuna, entre otras fuentes de la **herramienta** informática de gestión de riesgos, la analiza y la presenta, en función de las necesidades, a los actores del SCIIF que la requieran, en los Comités del SCIIF semestrales y en el informe de seguimiento anual del SCIIF.

La Subdirección de Presupuesto de Explotación y Control Interno mantiene **reuniones** con los **nuevos** actores del SCIIF, explicando qué es un SCIIF, el porqué de un SCIIF en Adif, su estructura y funcionamiento, y su función y responsabilidad concretas en el Sistema. Asimismo, mantiene reuniones de **seguimiento** y mantenimiento del Sistema con los actores que correspondan. Estas reuniones contribuyen al conocimiento e implicación del personal en el SCIIF. Durante el ciclo 2025 se mantuvieron **71 reuniones** que involucraron a **143 personas**.

Adicionalmente, Adif, junto con otras empresas relevantes, continúa su participación en el espacio colaborativo sobre el SCIIF para compartir experiencias, conocimientos y mejores prácticas en este ámbito. Este grupo celebró durante el ciclo anual 2025 una jornada formativa sobre "Integración de Sistemas de Riesgos".

Esta **Información y Comunicación** la completan en la Entidad, en lo relativo a la información financiera:

- La elaboración, actualización y difusión del manual de **políticas contables** de la entidad, que corresponde a la Subdirección de Contabilidad e Información Financiera.

- La **publicación de información financiera y no financiera** en la página web de la Entidad.
- La **comunicación interna** relativa al control interno se realiza en la **intranet** de la Entidad, donde están representadas todas las áreas de actividad de la entidad y pueden publicar todas aquellas informaciones, documentación que consideran que deben conocer los empleados, garantizando la comunicación y la transparencia en los procesos de control interno.

Supervisión

Durante el ciclo 2025, por parte de la Subdirección de Presupuesto de Explotación y Control Interno, se han revisado las **evidencias** aportadas en **217 ejecuciones de controles** seleccionados en base a la complejidad, materialidad y madurez del control.

El sistema de control interno definido incluye en el momento de ejecutar los controles por los **dueños de los controles** una autoevaluación sobre su efectividad. Así, en el caso en el que el control no sea efectivo, el dueño del control comunica a la Subdirección de Presupuesto de Explotación y Control Interno la necesidad de establecer un plan de acción.

Adicionalmente, como una línea de evaluación adicional dentro del modelo SCIIF, está la figura de los **supervisores de los procesos**. Estos, para formalizar la función realizada, semestralmente, a través de la herramienta informática asociada al SCIIF, concluyen sobre la ejecución de los controles, sobre los problemas que se hayan puesto de manifiesto y, en su caso, sobre la necesidad de realizar un seguimiento de los planes de acción que hayan sido definidos en su ámbito.

El SCIIF definido incluye un sistema de responsabilidades en cascada por el cual cada responsable de elaborar, supervisar y reportar la información financiera asume formalmente su responsabilidad sobre la información transmitida a los responsables de elaborar y comunicar al exterior la información financiera.

Así, al cierre del ciclo, el **Dueño del Proceso** y el **D.G.C. Financiero, Compras y Sistemas** asumen esta responsabilidad, que se podrá formalizar mediante la realización de la Evaluación anual a nivel de proceso o de entidad, según corresponda. Por último, el **Presidente** podrá emitir la Evaluación a nivel entidad, soportado en las Evaluaciones antes mencionadas y la información que considere necesaria.

Supervisión de Auditoría Interna

De acuerdo con la política del SCIIF aprobada por la entidad en la sesión del Consejo de Administración de 27 de octubre de 2017, corresponde a la **Dirección de Auditoría Interna** la supervisión del SCIIF, para lo que recogerá en su plan de actividades anual, cuya aprobación es competencia de la Comisión de Auditoría de la Entidad, un análisis de los procesos que se determinen, e informará a la citada Comisión de los resultados o aspectos más significativos del mismo. Durante el ejercicio 2025, la Dirección de Auditoría Interna, dentro de su plan anual de actividades, ha iniciado la revisión del proceso **01. Inmovilizado y Gestión de Subvenciones**, además de realizar eventuales recomendaciones que se derivan de otros trabajos de auditoría interna no vinculados al SCIIF.

Revisión Auditoría Externa

En 2025 la Entidad somete a revisión específica por parte del **Auditor externo** contratado por la IGAE (Auditor de Cuentas de Adif), el contenido de la información del SCIIF remitida a los mercados a través de la emisión del Informe referido a la información relativa al SCIIF, que se incluye como anexo [8.6 Informe de auditoría SCIIF](#).

ESTADO DE SOSTENIBILIDAD

1. Información general (ESRS 2)

1.1. Acerca de este informe (BP)

El presente Informe de Sostenibilidad 2025 del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, ha sido elaborado bajo **estructura** de la Directiva Europea de Reporte de Sostenibilidad, conocida como *Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)* y en base a las Normas Europeas de Información de Sostenibilidad (NEIS/ESRS), definidas en la Directiva CSRD. Aunque si bien la misma todavía no ha sido traspuesta al ordenamiento jurídico nacional, es por ello, al encontrarnos en un periodo de transición normativa, continuamos bajo el paraguas de los requisitos obligatorios de divulgación de información no financiera y diversidad establecidos en la **Ley 11/2018, de 28 de diciembre**, coexistiendo, por tanto, los dos ámbitos normativos nacional y supranacional.

En este ejercicio de transición se aplica la corresponsabilidad entre los estándares de sostenibilidad *Global Reporting Initiative (GRI standards)*, las Normas Europeas de Información de Sostenibilidad (NEIS), definidas en la Directiva CSRD, así como los de la Ley 11/2018 (un **total de 75% de Key Performance Indicators (KPIs) bajo esta nueva estructura**) asegurando que nuestros avances sean medibles y verificables con la finalidad de generar un impacto real y positivo. Además, se ha incluido una tabla de equivalencia entre ESRS y el Reglamento (UE) 2019/2088 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, sobre la divulgación de información relativa a la sostenibilidad en el sector de los servicios financieros *Sustainable Finance Disclosure Regulation (SFDR)*, por sus siglas en inglés).

El Estado de Sostenibilidad refleja la importancia de las distintas actividades realizadas en la Entidad desde la perspectiva extra financiera en áreas destacadas en materia de sostenibilidad, teniendo en cuenta para su elaboración exigencias normativas de ámbito nacional y comunitario, así como estándares internacionales de sostenibilidad y, de forma complementaria su correlación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de Naciones Unidas (ODS), alineándose así con el Plan Estratégico 2030 de la Entidad.

Desde 2005, Adif ha elaborado su estado de sostenibilidad como Informe individual. A partir del 2017, la información sobre sostenibilidad corporativa de Adif se incorpora al Informe de Gestión (Informe de Gestión Consolidado), el cual forma parte de las Cuentas Anuales aprobadas y auditadas por la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) en cada ejercicio económico; existiendo con anterioridad a dicho año 2017 un Informe de Sostenibilidad independiente del Informe de Gestión. Con la entrada en vigor de la Ley 11/2018, se normaliza el tipo de información a incluir en el Estado de Información No Financiera (EINF), con el cual se amplía el conocimiento de la evolución y el resultado económico de la Entidad a partir del impacto en su actividad respecto a cuestiones ASG.

Previo a su formulación, las Cuentas Anuales (CC.AA.) son auditadas por la IGAE y el **Informe de Sostenibilidad es verificado externamente por tercero independiente con alcance limitado**.

Una vez las CC.AA. y el Informe de Gestión se han formulado por el Presidente de la Entidad se elevan al Consejo de Administración para su aprobación y posterior depósito y publicación en el BOE (registro durante un plazo de 5 años).

Adif, como Entidad pública depositaria del interés público y social, pone su empeño en dar ejemplo sobre su gestión por razones de transparencia, coherencia estratégica y de buena gobernanza. Es por ello, pretende a través del reporte de sostenibilidad, **eleva los niveles**

de exigencia en transparencia y fiabilidad de la información de sostenibilidad tratada en el Informe de Gestión a modo de “buena práctica”, empleando las técnicas más avanzadas en materia de *reporting* dando mayor relevancia a la información sobre impactos, riesgos y oportunidades (IROs) en la sociedad y el medio ambiente, complementando de manera más equilibrada la información financiera reflejada en dicho Informe.

A través de **más de 79 indicadores**, el *reporting* de sostenibilidad tiene por finalidad informar e involucrar a los principales Grupos de Interés (GG.II.) sobre la gestión, resultados e impactos de la Entidad a través del **análisis de doble materialidad** (financiera y de impacto), tomando en consideración los ámbitos más relevantes de la actividad empresarial englobados bajo 4 dimensiones (económica, gobierno corporativo, social y medioambiental). Se hace especial referencia a los datos que conectan con la contribución de la Entidad a los **Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas de la Agenda 2030 de Naciones Unidas ODS**, mostrando una evolución comparativa con ejercicio anterior desde la perspectiva de las metas ODS y su vinculación a los planes, programas e iniciativas de la Entidad reflejados en su Plan Estratégico.

El Estado de Sostenibilidad 2025 ha experimentado un importante salto cualitativo, consecuencia tanto de la nueva normativa vigente como del creciente interés de los mercados, inversores y agencias de calificación rating ASG por conocer el desempeño de las organizaciones en cuestiones no financieras. La **CSRD** y sus **estándares de reporte (ESRS)** se han convertido en un **acelerador clave para atender las cuestiones materiales** de una organización en el ámbito de la sostenibilidad. Los estándares de reporte de la nueva Directiva cuentan con unos estándares temáticos con tres temas clave: medio ambiente, social y gobernanza. Para la elaboración del Informe de Sostenibilidad de Adif, se han tenido en cuenta las valoraciones de los grupos de interés más relevantes de la Entidad, basadas en el análisis de doble materialidad, así como factores externos tales como (requisitos regulatorios, exigencias de inversores y clientes, compromisos internacionales y competitividad).

En este contexto, y con el objetivo de seguir migrando en 2025 hacia un Informe con estructura CSRD, es importante destacar la **actualización del análisis de doble materialidad** evaluando para ello a un total de 38 áreas mediante cuestionario evaluación y entrevista *ad hoc*, para la identificación y evaluación por las áreas de impactos, riesgos y oportunidades (IROs) ligados a la sostenibilidad asociados a requerimientos de divulgación exigidos por la propia Directiva, y su posterior evaluación a través de metodología aplicada en la que se ha previsto un umbral de materialidad para las riesgos de forma consensuada con el área de Riesgos de la Entidad.

Refleja los **hitos más destacados de la gestión llevada a cabo en el ejercicio**, destacando las líneas más relevantes de la actividad dentro de la estrategia empresarial en el marco del Plan Estratégico 2030 (PE2030 de ahora en adelante).

Se trata de una **información relevante en materia de sostenibilidad para el Consejo de Administración** de la Entidad, sobre todo si se tiene en cuenta que la tendencia, según las buenas prácticas empresariales y las recomendaciones de organismos reguladores como la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV), es que los Consejos de Administración de las grandes empresas participen en los asuntos relacionados con la Sostenibilidad y la Responsabilidad Corporativa de la empresa.

El *reporting* permite poner en valor la **contribución de la Entidad a un modelo de desarrollo más sostenible y equilibrado**, en el que los factores no financieros son tan relevantes como los financieros.

La periodicidad de la **publicación es anual** y tiene como fundamento reforzar la relación de confianza con los GG. II. sobre los que impacta la actividad de la Entidad.

Respecto al **control de la información** de sostenibilidad generada, posteriormente se presenta al Comité de Sostenibilidad para su evaluación y validación. Finalmente, el Consejo de Administración aprueba la información.

Todos los procesos de elaboración de la información de sostenibilidad desarrollados por la Entidad se llevan a cabo con el objetivo de reflejar con precisión las métricas de sostenibilidad, evaluar éstas de acuerdo con la normativa aplicable y presentar la información de acuerdo con las exigencias de los reguladores y las necesidades del mercado.

Por tanto, Adif cuenta actualmente con **controles internos** de evaluación y validación en el proceso de divulgación de información sobre sostenibilidad, para garantizar la precisión y fiabilidad de los datos reportados, siendo el Comité de Sostenibilidad el último responsable de la fiabilidad de la información.

Sin embargo, actualmente estos controles no están formalizados bajo un Sistema de Control Interno para la Información de Sostenibilidad (SCIIS) específico como indica la nueva directiva de Informe de Sostenibilidad Corporativa UE/2022/2464 (CSRD), y por ello, durante el ejercicio 2025, Adif ha continuado trabajando en la licitación del SCIIS para su implementación como medida para reforzar la fiabilidad de la información y dar cumplimiento a los requerimientos establecidos en la CSRD.

Asimismo, como **control externo**, el Estado de Sostenibilidad 2025 ha sido **verificado por tercero externo independiente** (AENOR) bajo norma ISO/ IEC 17029:2019., tal y como exige la legislación vigente con aseguramiento limitado, generando una **declaración de verificación independiente** que se publica en la web corporativa como evidencia para su consulta. Con ella se evidencia el compromiso con la fiabilidad y trazabilidad de la información reportada en materia de sostenibilidad, contenido clave de competencia exclusiva de los Consejos de Administración de ambas entidades.

Para la elaboración del Informe de Sostenibilidad de Adif, se han tenido en cuenta las valoraciones de los GG. II. más relevantes de la Entidad, basadas en el **análisis de doble materialidad**.

En este sentido, tras la actualización del análisis de doble materialidad realizado bajo CSRD en 2025 con la identificación y evaluación de los IROs, se han determinado que los siguientes estándares ESRS a nivel Requerimientos de Divulgación no son materiales para la actividad de Adif.

ESRS		Requerimientos de divulgación			IG24
Tema	Mate.	DR	Nombre	Mater.	Justificación
E1 (Cambio Climático)	SI	E1-8	Sistema de fijación del precio interno del carbono	NO	Adif no cuenta con un sistema interno de fijación del precio del carbono, lo que implica que no se utiliza este mecanismo para la toma de decisiones económicas o estratégicas.
S1 (Propia fuerza laboral)	SI	S1-7	Características de las personas trabajadoras no asalariadas en el personal propio de la empresa	NO	Adif no dispone de personas trabajadoras no asalariadas en su plantilla actualmente.

En este sentido, en el **Informe de Gestión 2025 de Adif** se destacan los siguientes **aspectos clave**:

- Actualización y profundización del análisis de materialidad (se realiza de forma bienal), desde la perspectiva de doble materialidad (materialidad financiera y materialidad de impacto) realizado conforme a las directrices de la normativa CSRD y las guías de aplicación del EFRAG, identificando los temas más materiales y sus IROs asociados.
- Marcos de *Reporting* GRI. Guía del *Global Reporting Initiative*, GRI, en sus respectivas versiones anuales actualizadas (G4GRI).
- Requisitos legales (Directiva 2014/95/UE traspuesta al ordenamiento jurídico nacional en virtud de la Ley 11/2018 de diversidad e información no financiera; Reglamento UE de Taxonomía 2020/852).
- Requerimientos divulgación establecidos en las Normas Europeas de Información de Sostenibilidad (NEIS/ESRS), definidas en la Directiva Europea de Reporte de Sostenibilidad, conocida como **Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)**, asegurando que nuestros avances sean medibles y verificables con la finalidad de generar un impacto real y positivo.
- Iniciativas destacadas (Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de Naciones Unidas (ODS) y *Task Force on Climate - Related Financial Disclosures* (TCFD)).
- Parámetros y métricas de los 3 últimos ejercicios, permitiendo así una comparación de su evolución. En este caso, siempre que hay una actualización o modificación en los datos correspondientes a los periodos de reporte previos, se indica con una nota al pie.
- Indicadores claves de Integración de información de negocio y del desempeño social, de gobierno y medioambiental (km. red gestionada, inversión, liberalización del transporte de viajeros, seguridad, actividad comercial en estaciones, emisiones Gases Efecto Invernadero (GEI), consumos energéticos, plantilla, arrendamientos con criterios sociales, retribuciones consejo, notificaciones canal ético, denuncias por Derechos Humanos (DD.HH.)).
- Tratamiento independiente de la información para cada Entidad mediante datos desagregados.
- Multitud de fuentes de información en la estructura organizativa con un total de 63 fichas de solicitud de información a las áreas (Adif, Adif AV y conjuntas).
- Tendencias ASG y novedades regulatorias (supervisión ASG; demandas de inversores y otros GG. II., aportación de INF a agencias de calificación crediticia: *Sustainalytics*, *Moody's*, *MSCI* e *ISS ESG*, entre otras; Reglamento (UE) 2020/852, de Taxonomía; nueva Directiva de Sostenibilidad Corporativa, CSRD, Directiva (UE) 2022/2464 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2022 por la que se modifican el Reglamento (UE) N°. 537/2014, la Directiva 2004/109/CE, la Directiva 2006/43/CE y la Directiva 2013/34/UE, por lo que respecta a la presentación de información sobre sostenibilidad en materia de cambio climático (TCFD); contexto de finanzas sostenible.
- Tablas de equivalencia entre los requerimientos de las Normas Europeas de Información de Sostenibilidad (NEIS/ESRS) / Ley 11/2018, de 28 de diciembre de 2018 y estándares GRI. Además, tabla de equivalencia entre estándares ESRS y Reglamento (UE) 2019/2088 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019 sobre la divulgación de información relativa a la sostenibilidad en el sector de los servicios financieros (*Sustainable Finance Disclosure Regulation* (SFDR, por sus siglas en inglés).

- Control interno de la información de sostenibilidad. Evaluación y validación del Estado de la Información de Sostenibilidad (EIS) incluido en el Informe de Gestión, por el Comité de Sostenibilidad, órgano de gobernanza en materia de sostenibilidad, conforme a las exigencias de la normativa vigente.
- Control externo de la información de sostenibilidad. El Estado de Sostenibilidad (EIS) 2025 ha sido verificado por tercero externo independiente (AENOR) bajo norma ISO/IEC 17029:2019., tal y como exige la legislación vigente con aseguramiento limitado, generando una declaración de verificación independiente que se publica en la web corporativa como evidencia para su consulta.

Por otro lado, como acciones previstas para mejorar la precisión en el futuro de las métricas en la información de sostenibilidad, se propone implementar modelo enlazando **metas relacionadas con los IROs materiales alineados con las acciones propuestas por las áreas en cada compromiso del Plan de Acción de Sostenibilidad**, de forma tal el modelo establezca una estructura coordinada que alinee el establecimiento de metas de los IROs con el seguimiento del progreso de las acciones, asegurando así la implementación efectiva de las estrategias de sostenibilidad contenidas en el Plan en respuesta a los riesgos y oportunidades identificados.

Proceso de verificación externa independiente

- En el compromiso con la fiabilidad de la información reportada, la información de sostenibilidad recogida en el Informe de Gestión, desde el ejercicio 2020, es verificada externamente por tercero independiente, tal y como exige la legislación vigente con su correspondiente grado de aseguramiento limitado.
- El presente Informe ha sido verificado bajo Programa de verificación conforme a ISO/IEC 17029:2019. AENOR, de conformidad a la citada Ley, ha realizado la presente verificación como prestador independiente de servicios de verificación. La verificación se ha desarrollado bajo los principios de justa, imparcialidad, competencia técnica, confidencialidad, y responsabilidad exigidos en la norma internacional ISO/IEC 17029:2019 Evaluación de la conformidad Principios generales y requisitos para los organismos de validación y verificación. **La “Declaración de verificación independiente” emitida por AENOR, se publica en la web de la Entidad como Informe independiente junto con el Informe de Gestión.**
- Igualmente, en el Programa de verificación, AENOR ha considerado los requisitos internacionales de acreditación, verificación o certificación correspondientes a las materias de información contempladas en la Ley:
 - Reglamento Europeo EMAS (Verificación Medioambiental).
 - SA 8000 (principios y derechos laborales internacionales conformes a la ILO (Organización Internacional del Trabajo), La Declaración Universal de los Derechos Humanos y la Convención sobre los Derechos del Niño. SAAS Procedure 200).
 - Sistema de Gestión Medioambiental (ISO 14001).
 - Sistema de Gestión de Responsabilidad Social, esquemas IQNet SR 10 y SA8000.
 - Sistema de Gestión de la Calidad (ISO 9001).
 - Sistema de Gestión de la Energía (ISO 50001).
 - Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (ISO 45001).

Adicionalmente, los criterios e información que se han tenido en cuenta como referencia para realizar el Programa de verificación han sido:

- 1) 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.
- 2) La Directiva 2014/95/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de octubre de 2014 por la que se modifica la Directiva 2013/34/UE en lo que respecta a la divulgación de información no financiera e información sobre diversidad por parte de determinadas grandes empresas y determinados grupos.
- 3) La Comunicación de la Comisión Europea 2017/C 215/01, Directrices sobre la presentación de informes no financieros (metodología para la presentación de información no financiera).
- 4) La norma internacional ISO/IEC 17029:2019 Evaluación de la conformidad Principios generales y requisitos para los organismos de validación y verificación.
- 5) Los criterios establecidos por la iniciativa mundial de presentación de informes de sostenibilidad en los estándares GRI cuando la organización haya optado por este marco internacional reconocido para la divulgación de la información relacionada con su desempeño en materia de responsabilidad social corporativa.

Periodo objeto del informe, frecuencia y punto de contacto

- 1 de enero de 2025 a 31 de diciembre de 2025.
- Fecha último informe: 2024.
- Ciclo de elaboración de informes: anual.
- Punto de contacto para preguntas sobre el informe: rsc@adif.es

1.2. Gobierno corporativo (GOV)

1.2.1. El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión (GOV-1) (GOV-2)

Principales Hitos:

- Desarrollo en preproducción de la nueva Plataforma para la **tramitación electrónica de las convocatorias y gestión documental de los Comités y Consejos de Administración**.
- Desarrollo en preproducción de la nueva **Sede electrónica de Adif** y de una nueva **herramienta** de gestión integral del expediente electrónico y tramitación por medios electrónicos de los **Procedimientos Administrativos implementados mediante tecnología "Low Code"**.
- Adenda por la que **se prorroga el Convenio entre la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Adif**, para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el período 2021-2025 (Consejo de Administración Extraordinario de 29 de diciembre de 2025)
- **Revisión del Sistema de Gestión de Cumplimiento Normativo y Antisoborno**: Resumen de los resultados de la revisión realizada por el Comité de Dirección (Consejo de Administración de 28 de octubre de 2025).
- Elaboración **pliegos para el diseño, desarrollo e implantación de un Sistema de Control Interno de la Información de Sostenibilidad**, SCIS, en Adif y Adif AV.
- **Actualización del reporte de Taxonomía Ambiental** en cuanto a la elegibilidad y alineamiento, referido a la Actividad 6.14 "Infraestructura para el transporte ferroviario".

- **Profundización del análisis de doble materialidad** a través de la identificación y evaluación de los impactos, riesgos y oportunidades (IROs).
- **Reuniones trimestrales del Comité de Sostenibilidad**, para seguimiento de los compromisos adoptados en la implantación de la Política de Sostenibilidad de Adif y Adif AV, a través de la elaboración de un **Plan de Acción de Sostenibilidad**.
- Fomento de una cultura de reporte, a través de la **formación y concienciación de la organización en materias ESG** (Forética y Pacto Mundial de Naciones Unidas), así como difusión en RR. SS, (nuevo Portal Casos de Éxito de NN.UU.), para mostrar resultados de éxito de la entidad ([artículo Adif sobre Taxonomía Europea](#)).
- Entrega a Adif de **reconocimiento CONTIGO SOMOS+** como entidad prescriptora bronce del Pacto Mundial de Naciones Unidas, por su contribución a la incorporación de nuevos participantes y su compromiso con los Diez Principios y los ODS de la Agenda 2030.
- Presentación de la **Comunicación de Progreso (CoP 25) 2025 del Pacto Mundial** de Naciones Unidas, basada en el Informe de Gestión 2024, que recoge el desempeño de la entidad respecto a los Diez Principios y los ODS, a través de la plataforma digital de la asociación.
- Colaboración activa, para las **evaluaciones de rating ESG** de las agencias crediticias, en función del contenido reflejado en el Estado de Sostenibilidad publicado en los Informes de Gestión de ambas entidades.
- Avance en el **compromiso en materia de derechos humanos** mediante la elaboración de un benchmarking y un informe de conclusiones sobre políticas de DD. HH. en empresas públicas españolas, con la colaboración de Forética.
- Participación en **Grupo de Trabajo Internacional, UIC Plataforma SUSTREP (reporting en sostenibilidad)**, con la finalidad de crear un estándar de *Reporting* de IS como guía comparativa para los próximos informes de sostenibilidad para los miembros de la UIC, y armonizar con ello el reporte de sostenibilidad del sector ferroviario en Europa, alineándolo con el estándar ESRs. Duración del proyecto 3 años (2024-2027).
- Participación en **Programa acelerador internacional Business & Human Rights de Pacto Mundial de Naciones Unidas (III edición)**, ayudando a las empresas a identificar los impactos destacados en DDHH, para establecer procesos de diligencia debida en DDHH. Formación de 6 meses (enero-julio 2025).
- Participación en el **Programa Acelerador Internacional de Capacitación de Proveedores Sostenibles del Pacto Mundial de Naciones Unidas (III edición)**, en colaboración con Fundación ICO e ICEX, impulsado por Adif, dirigido a Pymes adjudicatarias para fomentar la gestión responsable y el cumplimiento normativo en la cadena de suministro.

Contribución a los ODS:



Nuestros compromisos:

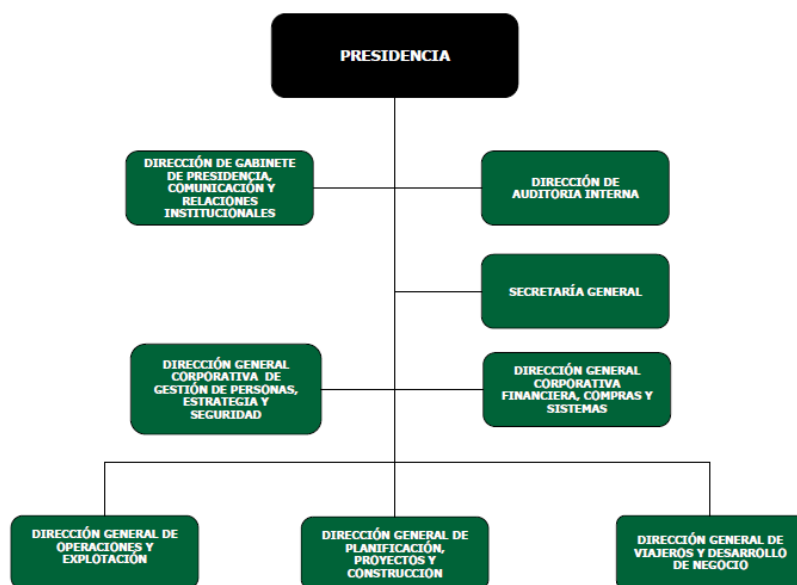
- Paso a **producción** de la nueva Plataforma para la **tramitación electrónica de las convocatorias y gestión documental de los Comités y Consejos de Administración**.
- Paso a **producción** de la nueva **Sede electrónica de Adif** y de una nueva **herramienta** de gestión integral del expediente electrónico y tramitación por medios electrónicos de los **Procedimientos Administrativos implementados mediante tecnología "Low Code"**.
- **Seguimiento de la implantación de la Política de Sostenibilidad** de Adif y Adif AV aprobada en septiembre 2024. Se comunicarán avances habidos a los GG. II. mediante diversos canales

(web, redes sociales, comunicación interna e Informe de Gestión) para mayor transparencia en información ASG.

- Avanzar en la **consecución y comunicación del Plan de Acción de Sostenibilidad**. Se trata de un plan dinámico que refleja la vocación de las Entidades por **mejorar en materia de sostenibilidad**, con acciones y métricas que se han identificado como necesarias en relación con cada uno de los compromisos asumidos por la Política de Sostenibilidad implantada, que van más allá de los requerimientos legales. Estas acciones también responden a la identificación y evaluación de los IROs de cada Entidad. Se pretende que el Plan de Acción de Sostenibilidad **sea aprobado por el Comité de Dirección** de ambas Entidades demostrando así el respaldo por parte de la alta dirección con el mismo.
- Elaboración de una **Declaración de Compromiso Público sobre DD.HH.**, para dar cumplimiento a lo exigido por el WBCSD y las evaluaciones realizadas por Forética, así como a las demandas de los GG.II., como paso previo al desarrollo de una Política específica de DD.HH. y de alguna forma dotar de mayor relevancia a la materia, junto con la implantación de procedimientos/mecanismos de debida diligencia.
- **Consolidar el modelo anual de identificación y evaluación de impactos, riesgos y oportunidades ESG (IROs) en Adif y Adif AV**, así como en las acciones que se estén llevando a cabo o que sea necesario acometer para mitigar impactos negativos y riesgos, estableciendo indicadores de seguimiento.
- **Para una gobernanza corporativa sólida**, reuniones trimestrales del **Comité de Sostenibilidad**, órgano consultivo, informativo y asesor del Consejo de Administración de la Entidad en materia de sostenibilidad.
- **Lanzamiento licitación para diseño e implantación de un Sistema de Control Interno de Información de Sostenibilidad (SCIIS)** para mejorar la trazabilidad y fiabilidad de los datos en informes futuros, a través de la **plataforma tecnológica, herramienta ASG, (Archer)** (implantada en Adif y Adif AV en 2025 para automatizar el reporte y toma de decisiones en materia de sostenibilidad).
- **Presentación de la Comunicación de Progreso (Cuestionario CoP 2026) 2026 Communication on Progress**, correspondiente al Informe de Gestión 2025 de la Entidad, en plataforma digital de la asociación de Pacto Mundial de Naciones Unidas.
- **Verificación externa por tercero independiente** del reporte de sostenibilidad (aseguramiento limitado), AENOR, bajo Ley 11/2018 de 28 de diciembre sobre información no financiera y diversidad, en aras de la fiabilidad, seguridad y veracidad de la información ESG aportada.
- **Participación en Grupo de Trabajo Internacional/Proyecto SUSTREP UIC** en representación de Adif y Adif AV, con la finalidad de crear estándar de *Reporting* de IS (IRS 30330) como guía para los próximos informes de sostenibilidad para los miembros de la UIC, con el objetivo de armonizar el reporte de sostenibilidad ferroviario en Europa, alineándolo con el estándar ESRS. Duración del proyecto 3 años (2024-2027).

Estructura organizativa

El organigrama que se recoge a continuación muestra la estructura organizativa de Adif para el ejercicio 2025, a fecha de 31 de diciembre de dicho año:



Órganos de gobierno y de gestión interna

Consejo de Administración

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

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

A 31 de diciembre de 2025 el Consejo de Administración se reunió en 12 ocasiones (11 sesiones ordinarias y 1 sesión Extraordinaria), y estaba formado por once miembros: el Presidente, la Secretaria del Consejo y nueve vocales.

PRESIDENTE:

Sr. D. Luis Pedro Marco de la Peña (Real Decreto 936/2024, de 17 de septiembre de 2024)

VOCALES:

Sr. D. Francisco Javier Álvarez Casanova (Orden Ministerial de fecha 10/09/2025)

Sr. D. Jesús Miguel Fumanal Orús (Orden Ministerial de fecha 25/03/2022).

Sr. D. Domingo García Díez (Orden Ministerial de fecha 12/07/2018).

Sr. D. Rafael García Martínez (Orden Ministerial de fecha 24/03/2020)

Sr. D. Antonio Muruais Rodríguez (Orden Ministerial de fecha 14/03/2022)

Sr. D. Juan Salvador Rodríguez (Orden Ministerial de fecha 16/04/2024)

Sr. D. Francisco Javier Sánchez Ayala (Orden Ministerial de fecha 17/07/2024).

Sra. Dña. María Sierra González Nicolás (Orden Ministerial de fecha 11/12/2023)

Sra. Dña. Sara Soto Velasco (Orden Ministerial de fecha 11/07/2024)

SECRETARIA:

Sra. Dña. Irene Bonet Tous (Acuerdo del Consejo de Administración de Nombramiento como Secretaria del Consejo de Administración de fecha 21/03/2024).

El cese producido en el seno del Consejo de Administración durante el ejercicio 2025 ha sido:

- **Sra. Dña. Ana de Vicente Lancho (Orden Ministerial de fecha 10/09/2025).**

Con respecto a la **delegación de voto** los vocales que excusen su asistencia a las sesiones del Consejo o de las Comisiones Delegadas, podrán delegar su voto en el Presidente u otro miembro de ambos órganos, siendo efectiva la delegación para todos los asuntos incluidos en el orden del día, salvo especificación expresa.

Los **acuerdos** del Consejo de Administración se adoptarán por mayoría absoluta de votos de sus miembros presentes o representados.

El Presidente es el encargado de deshacer los empates. En cuanto a la **retribución**, el **Presidente y la Secretaria** 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 27 de febrero de 2024, se autoriza el abono de indemnizaciones en concepto de asistencias a **los miembros del Consejo de Administración**, siendo la **cuantía máxima 11.523,27 €/año, para un total de 11 sesiones**. La cantidad se reducirá proporcionalmente cuando el número de sesiones sea inferior a once.

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

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

Remuneraciones medias de consejeros Adif

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Hombres (€)	10.999,49	9.428,13	10.625,35
Mujeres (€)	8.904,35	7.542,50	10.126,51

Remuneraciones medias de consejeros Adif

		Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Hombres (€)	Nº de abonos anuales efectuados	64	63	71
	Importe anual abonado	67.044,48	65.996,91	74.377,47
Mujeres (€)	Nº de abonos anuales efectuados	33	36	29
	Importe anual abonado	34.569,81	37.712,52	30.379,53

Los órganos de administración, dirección y supervisión de Adif cuentan con un miembro ejecutivo, el presidente de la Entidad que a su vez es Presidente del Consejo de Administración y **28** miembros no ejecutivos, conforme al siguiente reparto:

- Consejo de Administración. Miembros no ejecutivos (10).
- Comisión de Auditoría. Miembros no ejecutivos (4).
- Comité de Contratación. Miembros no ejecutivos (7).
- Comité de Dirección. Miembros no ejecutivos (7).

Respecto a la representación de los empleados y otros trabajadores, Adif cuenta con 2 vocales del Consejo de Administración nombrados a propuesta de las organizaciones sindicales con mayor representación en la Entidad (CC. OO y UGT).

A través del siguiente enlace de la web de Adif se accede a la información actualizada sobre la trayectoria profesional y experiencia de todos los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Dirección: <https://www.adif.es/sobre-adif/conoce-adif/quienes-somos>

De los 11 miembros que conforman el Consejo de Administración, 8 son hombres y 3 son mujeres (lo que representa el 27,27%)

Composición de los órganos de gobierno y de gestión interna:

Órgano	Descripción del indicador	Información 2023	Información 2024	Información 2025
CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	Miembros del Consejo (Nº)	11	11	11
	Consejeros no ejecutivos	9	9	9
	Consejeros independientes	5	5	5
	Hombres en el Consejo (%)	63,64%	63,64%	72,73%
	Mujeres en el Consejo (%)	36,36%	36,36%	27,27%
	Género no binario en el Consejo (%)	NS/NC	NS/NC	NS/NC
	<30 años en el Consejo (%)	0	0	0
	Entre 30-50 años en el Consejo (%)	55%	36%	36%
	>50 años en el Consejo (%)	45%	64%	64%
	De grupos minoritarios o vulnerables en el Consejo (%)	NS/NC	NS/NC	NS/NC
	Reuniones del Consejo (Nº)	12	11	12
COMISIÓN DE AUDITORÍA	Reuniones	1	1	3
	Miembros	4	4	4
	Consejeros no ejecutivos	3	3	3
	Consejeros independientes	2	2	2
	Mujeres (%)	25%	25%	25%
COMITÉ DE DIRECCIÓN	Reuniones	32	35	34
	Miembros	12	12	8
	Consejeros no ejecutivos	N.A	N.A	N.A
	Consejeros independientes	N.A	N.A	N.A
	Mujeres (%)	25%	42%	28,57% (*)
COMITÉ DE CONTRATACIÓN	Reuniones	32	34	33
	Miembros	5	5	8
	Consejeros no ejecutivos	N.A	N.A	N.A
	Consejeros independientes	N.A	N.A	N.A

Órgano	Descripción del indicador	Información 2023	Información 2024	Información 2025
COMITÉ DE RIESGOS	Mujeres (%)	0%	20%	28,57% (*)
	Reuniones	4	4	4
	Miembros	34	30	32
	Consejeros no ejecutivos	N.A.	N.A.	N.A.
	Consejeros independientes	N.A.	N.A.	N.A.
COMITÉ DE SISTEMA DE CONTROL INTERNO DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA (SCIIF)	Mujeres (%)	38,23%	36,67%	40,63%
	Reuniones	2	2	2
	Miembros	14	16	17
	Consejeros no ejecutivos	N.A.	N.A.	N.A.
	Consejeros independientes	N.A.	N.A.	N.A.
COMITÉ DE ÉTICA Y CUMPLIMIENTO	Mujeres (%)	36 ⁹³ %	31%	29%
	Reuniones	3	3	3
	Miembros con derecho a voto ⁹⁴	6	6	6
	Consejeros no ejecutivos	N.A.	N.A.	N.A.
	Consejeros independientes	N.A.	N.A.	N.A.
COMITÉ DE SOSTENIBILIDAD⁹⁵	Mujeres (%)	0%	33,33%	33,33%
	Reuniones	-	1	4
	Miembros	-	7	7
	Consejeros no ejecutivos	-	N.A.	N.A.
	Consejeros independientes	-	N.A.	N.A.
COMITÉ DE SEGUIMIENTO MRR	Mujeres (%)	-	14,28%	14,28%
	Reuniones	11	10	11
	Miembros	15	15	11
	Consejeros no ejecutivos	N/A	N/A	N/A
	Consejeros independientes	N/A	N/A	N/A
COMITÉ GENERAL DE SEGURIDAD EN LA OPERACIÓN	Mujeres (%)	40,00%	40,00%	27,27%
	Reuniones	4	4	0 ⁹⁶
	Miembros	14	14	N.A.
	Consejeros no ejecutivos	N.D.	N.A.	N.A.
	Consejeros independientes	N.D.	N.A.	N.A.
	Mujeres (%)	N.D.	36%	N.A.

Funciones de los órganos de gobierno y de gestión interna

Consejo de Administración	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. Funciones principales: - Determinar la estructura de la Entidad y las directrices para la modificación de la plantilla y sus condiciones retributivas básicas. - Establecer las normas de funcionamiento y de adopción de acuerdos del propio Consejo. - Aprobar los presupuestos anuales de explotación y capital, el programa de actuación plurianual y elevarlos al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

⁹³ Subsanción % ejercicio 2023.

⁹⁴ Todos los miembros pertenecen a la Estructura de Dirección de Adif.

(*) El Consejo de Administración de la Entidad aprobó, en su sesión de 30/09/2025, la modificación de la estructura de la Entidad. Según la nueva estructura, el Comité queda conformado por 8 miembros. A fecha 31/12/2025, están designados 7 de los 8 miembros que conforman el Comité. En consecuencia, el cálculo se ha efectuado sobre los 7 miembros designados, de los cuales 2 son mujeres.

⁹⁵ No se dispone de información previa del ejercicio 2023, porque el órgano se creó por aprobación del Consejo de Administración de la Entidad de 30 de septiembre de 2024.

⁹⁶ No se celebró ninguna reunión del Comité General de Seguridad en la Operación debido a cambios organizativos.

	• Aprobar las Cuentas Anuales, el Informe de Gestión (incluye el Estado de la Información No Financiera) y la propuesta de aplicación del resultado. • Autorizar las operaciones de crédito y demás operaciones de endeudamiento. • Actuar como órgano de contratación en contratos con presupuesto de licitación superior a 6 millones de euros (IVA excluido).
Comisión de Auditoría	El 28 de marzo de 2019 se aprobó 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. • Ejerce funciones de supervisión de la información económico-financiera, de la eficacia del control interno de la Entidad, de la actividad de auditoría interna y de los sistemas de gestión de riesgos, analizando con la Intervención Delegada de la IGAE las debilidades significativas del sistema de control interno detectadas en el desarrollo de su auditoría • Informa al Consejo de Administración de sus actuaciones y de aquellas cuestiones relevantes que el mismo estime debe conocer. Sus miembros son nombrados por el Consejo de Administración para un periodo de 4 años y sin perjuicio de su posible reelección.
Comité de Dirección	El Comité de Dirección funciona como un órgano extraestatutario de deliberación y asesoramiento de la Presidencia. Le corresponden las siguientes funciones: • Asesorar al Presidente acerca de asuntos de su competencia. • Asesorar al Presidente acerca de asuntos del Consejo de Administración que deban ser puestos en su conocimiento o aprobados por el. • Deliberar sobre otros asuntos de Adif que por iniciativa del Presidente o a propuesta de los miembros que componen el Comité de Dirección, se decidan incluir en el orden del día
Comité de Contratación	El Comité de Contratación funciona como un órgano extraestatutario de deliberación y asesoramiento de la Presidencia. Le corresponden las siguientes funciones: • Asesorar al Presidente en asuntos relativos a la Contratación que sean competencia de éste, por atribución directa o por delegación del Consejo, así como aquellos cuya competencia corresponda al Consejo de Administración y que han de ser sometidos a aprobación o conocimiento de este por el Presidente. • Deliberar cualquier otro asunto concerniente a la Contratación de la Entidad.
Comité de Seguimiento MRR	Órgano de gobernanza constituido en 2021 para seguimiento de los fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), focalizado tanto en el seguimiento de las actuaciones previstas y en marcha, como en la detección y análisis de posibles desviaciones y su corrección, como soporte al cumplimiento de los compromisos establecidos. Sus principales funciones son: • Puesta en común e integración de las componentes de seguimiento para una coherencia transversal y global.

	Reconducir desviaciones detectadas (análisis y validación de medidas propuestas para implementación).
Comité de Sostenibilidad	Órgano de gobernanza ASG constituido en diciembre de 2024 para asesoramiento al Consejo de Administración en materia de sostenibilidad, encargado de garantizar la implantación, desarrollo y difusión de la Política de Sostenibilidad de Adif y Adif AV. De acuerdo con las Normas de funcionamiento aprobadas por dicho Comité, le corresponden entre otras las siguientes funciones: - Elaborar y aprobar un Plan de Acción de Sostenibilidad con un horizonte temporal de 2030, en línea con el horizonte del Plan Estratégico de la Entidad, para alcanzar los compromisos adquiridos en la Política de Sostenibilidad. - Coordinar y llevar a cabo el seguimiento de la puesta en marcha de las actuaciones derivadas del Plan de Acción de Sostenibilidad. - Revisar y actualizar Plan de Acción según nuevos requerimientos. - Validar el Estado de Sostenibilidad (EIS) a incluir en los Informes de Gestión de reporte anual, conforme a las exigencias de la normativa vigente. - Reportar periódicamente (al menos, una vez al año) sobre los resultados del desempeño en materia de sostenibilidad y el grado de avance en los compromisos adquiridos. - Promover y comunicar (interna y externamente) prácticas empresariales sostenibles, incluyendo la gestión ambiental, el trato justo a las personas empleadas, la transparencia en la gobernanza y otros aspectos relacionados con la sostenibilidad.
Comité General de Seguridad de la Operación	Este Comité es un órgano constituido en 2017 en Consejo de Administración. Sus principales funciones y responsabilidades son: - Aprobar el Plan Anual de Seguridad en la Circulación y efectuar su seguimiento. - Aprobar los Informes Anuales de Seguridad y los Informes de Revisión por la Dirección. - Efectuar el seguimiento de la identificación y gestión de los riesgos de seguridad en la circulación. - Elevar a la Presidencia de las Entidades la propuesta de revisión del Manual del Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación para su aprobación. - Proponer Líneas Estratégicas de Acción en materia de seguridad en la circulación. - Recomendar acciones de mejora de los SGSC de Adif y Adif AV. - Llevar a cabo las encomiendas que, en materia de requisitos de los SGSC, reciba de la Presidencia.
Comité de Riesgos	El Comité de Riesgos es el órgano principal sobre el que se articula el desarrollo de la función de Gestión Integral del Riesgos de la Entidad. Conforme se establece en la Política GIR, entre sus responsabilidades destacan: - Elaboración y actualización, al menos con carácter anual y siempre que se determine su necesidad, del Mapa de Riesgos de la entidad. - Seguimiento de los riesgos ya identificados, sus controles, indicadores y planes de acción, a lo largo del ejercicio con la periodicidad requerida. - 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.

Formación ASG directivos Adif

	Ejercicio 2023		Ejercicio 2024		Ejercicio 2025	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
N.º de directivos formados en materia ASG	120	36	274	106	48	19
Horas de formación en materia ASG impartidas a directivos	219	57	784	418	103	36

Gobernanza Sostenible

El **Comité de Sostenibilidad** se crea como órgano de gobernanza ESG de asesoramiento al Consejo de Administración en materia de sostenibilidad, encargado de promover, desplegar y garantizar la implementación de dicho marco normativo en la Entidad, a través de la coordinación y apoyo de las áreas que lo integran para el despliegue de la estrategia para seguimiento del **Plan de Acción de Sostenibilidad 2024-2030**, hoja de ruta a seguir para la implantación de la Política de Sostenibilidad de Adif y Adif AV, mediante una revisión periódica de las actuaciones (reuniones trimestrales). Este Comité desempeña un papel crucial en el apoyo a la implantación de la estrategia y requiere de la participación activa y directa de todas las áreas representadas, así como del compromiso e involucración de las personas empleadas.

La Estrategia de Sostenibilidad plasmada en el Plan de Acción define cinco compromisos estratégicos, cada uno de los cuales está provisto de líneas de acción, indicadores de seguimiento del desempeño y recursos, alineados con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), con metas cuantificables respaldadas por KPIs. El progreso hacia la consecución de estas metas se revisa de forma anual, evaluando los logros alcanzados y estableciendo nuevos desafíos para garantizar la evolución constante de la estrategia. Uno de los pilares del Plan de Acción es la difusión de compromisos en sostenibilidad, ya que estos, así como su seguimiento y evaluación, se comunican mediante mecanismos adecuados de comunicación y reporte.

Composición del Comité de Sostenibilidad

El Comité de Sostenibilidad presenta la siguiente composición en función de las áreas internas de las Entidades.



En este sentido, las líneas de información en materia de sostenibilidad de las que dispone el Comité se recogen en el Informe de Gestión (incluye Estados de Sostenibilidad) de reporte anual que se elabora por la Subdirección de Responsabilidad Corporativa y Sostenibilidad de la Dirección de Estrategia Empresarial.

A partir de 2025, y tras la creación del **Comité de Sostenibilidad** en diciembre 2024 este órgano es el **canal específico para validar los Estados de Sostenibilidad (EIS)** a incluir en los Informes de Gestión de reporte anual, conforme a las exigencias de la normativa vigente. Entre sus responsabilidades, el Comité deberá reportar periódicamente sobre los resultados del desempeño en materia de sostenibilidad y el grado de avance en los compromisos adquiridos, por lo que incidirá en la revisión de los **indicadores clave de sostenibilidad comunicados** y la forma en que esta información influye en la toma de decisiones estratégicas.

El Comité de Sostenibilidad **reportará a los Comités de Dirección y Consejos de Administración** de ambas Entidades, sobre el desempeño alcanzado en el cumplimiento de los compromisos fijados en la Política de Sostenibilidad y, en general, en materia de sostenibilidad a través de los Estados de Sostenibilidad (EIS) que se incluya en los Informes de Gestión que se publican anualmente según la normativa vigente de aplicación.

Estos mecanismos de supervisión se integran junto a los controles y procedimientos específicos del **Cuadro de Mando Operacional (CMO)**, cuyo seguimiento se realiza trimestralmente por el Comité de Dirección.

Supervisión de los objetivos de sostenibilidad y sus progresos

El **Comité de Sostenibilidad**, está integrado por representantes de las áreas de Adif y Adif AV con mayor implicación y grado de responsabilidad en los compromisos adquiridos en materia de sostenibilidad en la Política de Sostenibilidad, que cuentan con el *expertise* correspondiente exigido para formar parte de este órgano de gobernanza ASG al tener en su haber conocimientos especializados en sostenibilidad por ser las áreas de mayor volumen de implicación en el ejercicio de *reporting*.

Entre las responsabilidades del Comité, se fija la de establecer las necesidades de formación para las personas trabajadoras de Adif y Adif AV que aseguren la actualización de conocimientos en materia de sostenibilidad en relación con las últimas tendencias, novedades y riesgos más significativos en materia de cumplimiento normativo y mejores prácticas. Ello incluye también, acceso a la formación y/o asesoramiento externo de conocimiento al que los miembros del Comité podrán acceder. Estos incluyen: profesionales de asociaciones de las que Adif y Adif AV son socios (Forética, Pacto Mundial de NNUU, etc.),

formación especializada en temática ASG, iniciativas educativas para actualizar sus competencias en sostenibilidad, acceso a equipos expertos en sostenibilidad y regulación.

Conocimiento relaciones con la sostenibilidad del Comité

Expertise de las áreas que componen el Comité de Sostenibilidad, especialmente involucradas por su vinculación predominante en el reporte del Estado de Sostenibilidad incluido en el Informe de Gestión y colaboración en las evaluaciones con las agencias de calificación crediticia de *rating* ASG.

Igualmente, para el **acceso a formación de equipos expertos en ámbito de sostenibilidad**, Adif y Adif AV son:

- **Socios de la asociación Forética** desde 2017 (organización referente en materia de sostenibilidad y responsabilidad social empresarial en España) participando sus profesionales en sus 3 Clústeres de sostenibilidad (Cambio Climático, Impacto Social, Transparencia, Buen Gobierno e Integridad).
- **Socios promotores del Consejo Empresarial Español de Desarrollo Sostenible** desde 2021 (representante en España del WBCSD) liderado por Forética, integrado por CEOs de las empresas líderes en sostenibilidad (49 compañías) que comparten tendencias retos y soluciones y proyectan su visión y sus recomendaciones estratégicas para lograr un desarrollo sostenible en los ámbitos ASG.
- Líderes del **Grupo de Acción “Sostenibilidad y RSE en las empresas públicas” en Forética**, plataforma colaborativa de liderazgo en sostenibilidad y RSE en la que participan, de distintas formas, 29 entidades públicas.
- **Entidades firmantes del Pacto Mundial de Naciones Unidas**, Adif desde 2018 y Adif AV desde 2024; apoyo con esta iniciativa, comprometiéndose al cumplimiento de sus diez principios en las áreas de Derechos Humanos (DD.HH.), normas laborales, medioambiente y lucha contra la corrupción.
- **Socios de la plataforma colaborativa Corporate Forum on Sustainable Finance**, desde 2019; avances en materia de financiación sostenible e intercambio sobre los avances regulatorios y financieros para tomar posiciones conjuntas que favorezcan el avance de la sostenibilidad en el mundo de la financiación.
- **Socios de la Comunidad (AEC) Sostenibilidad, Asociación Española para la Calidad**, entidad privada sin ánimo de lucro, para impulsar la Calidad como motor de la competitividad y la sostenibilidad de nuestros profesionales, empresas y país.

Tras la identificación y evaluación de los IROs realizadas durante el presente ejercicio, los resultados de materialidad han sido trasladados y consensuados con las áreas que integran el Comité de Sostenibilidad.

Estas áreas, además de participar en el proceso de evaluación mediante cuestionarios ad hoc, han recibido una introducción teórica sobre la metodología aplicada y los objetivos del ejercicio, con el fin de facilitar la evaluación y el seguimiento de los IROs identificados como materiales, prestando especial atención a aquellos asignados a su ámbito de responsabilidad.

Estos mecanismos de supervisión se integran junto a los controles y procedimientos específicos del **Cuadro de Mando Operacional (CMO)**, cuyo seguimiento se realiza trimestralmente por el Comité de Dirección.

1.2.2. Integración del rendimiento relacionado con la sostenibilidad en sistemas de incentivos (GOV-3)

En 2025 entre el 6% y el 22% de la retribución variable de los miembros del Comité de Dirección está sujeta al cumplimiento de objetivos ASG

En cuanto a las acciones llevadas a cabo por la Entidad en relación con la integración de la ASG en la temática de gobernanza, Adif tiene definidas una serie de criterios y objetivos que influyen sobre la percepción monetaria que perciben los miembros del Comité de Dirección. Estos criterios están asociados al cumplimiento de objetivos incluidos dentro del PE2030 (ver apartado Plan Estratégico 2030) relativos a:

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

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

1.2.3. Declaración sobre la diligencia debida (GOV-4)

Esta sección se reporta en formato tabla, tal y como define la normativa CSRD en el anexo 7.1.3. Declaración sobre Diligencia Debida (GOV-4).

1.2.4. Gestión de riesgos y controles internos de la divulgación de información sobre sostenibilidad (GOV-5)

Dado que la Directiva CSRD refuerza los sistemas de control interno sobre los nuevos requerimientos de reporte permitiendo asegurar la fiabilidad de la Información sobre Sostenibilidad (IS) reportada, y establece una verificación obligatoria de la IS con la intención de mejorar los flujos de información sobre el desempeño ESG de las compañías y aumentar la transparencia, en 2025 se ha ultimado la elaboración de los pliegos para el diseño, desarrollo e implantación del SCIIS en Adif, que deberá utilizar como base la herramienta implantada en Adif (Archer) para compatibilidad de funciones exigidas; si bien, con motivo de la reestructuración organizativa habida en 2025 en la compañía, se prevé que el lanzamiento de licitación se posponga hasta el primer semestre de 2026.

Esta licitación y contratación se centraliza en la Dirección de Estrategia Empresarial. Para ello, se propone extrapolar los procesos clave de recopilación de información del Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF) a través del método COSO y aplicarlos al SCIIS con el método COSO ESG, estableciendo un paralelismo y fijar sinergias de procesos, si bien completados y ampliados según requisitos normativos de la CSRD.

Se evidencia, por tanto, la necesidad de un SCIIS asociado a la herramienta informática ESG que permitirá **abordar los procesos de reporting y verificación independiente con mayores garantías** de disponibilidad de la información, homogeneidad, información de calidad, trazabilidad y verificabilidad, logrando, en definitiva, un reporte más confiable.

De esta forma, desde Adif se considera que la **implantación de un SCIS** puede y debe convertirse en **oportunidad de mejora** para continuar la senda de excelencia que como entidad pública empresarial se mantiene desde su creación.

- El riesgo ante la **falta de sistemas de control y fiabilidad de la información sobre sostenibilidad** se puede convertir en las siguientes oportunidades dado el reporte sólido de información sobre sostenibilidad que se viene haciendo:
 - La transparencia en la información reportada convertirá a las entidades en empresas más responsables ante sus grupos de interés (GG.II.).
 - Las demandas de los inversores ante cuestiones relacionadas con la responsabilidad social y la sostenibilidad se verán cubiertas.
 - Este reporte ayudará a identificar y gestionar los impactos, los riesgos y las oportunidades (IROs) relacionadas con la sostenibilidad evitando problemas legales, financieros y de reputación.

Implantación de un Sistema de Control Interno de la Información sobre Sostenibilidad (SCIS) junto con una **solución tecnológica para el reporting en materia de sostenibilidad** solventarán el riesgo identificado.

1.3. Estrategia y modelo de negocio (SBM)

1.3.1. Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor (SBM-1)

Entorno

Objetivos y regulación

Adif está configurado como un organismo público adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MTMS), 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, y su actividad se encuentra en el marco de las siguientes disposiciones regulatorias:

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

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

En **materia de patrimonio**, está regida por la Ley del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

Adaptación al Cuarto paquete ferroviario:

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

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

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

El 27 de diciembre de 2025 se publicó la Orden TRM/1522/2025, de 21 de diciembre, por la que se modifica la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, en virtud de la cual, entre otras cuestiones, se modifican los plazos del calendario anual de adjudicación de capacidad, adelantándose éstos conforme a la resolución dictada por la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (expte. STP/DTSP/060/23).

Por su parte, en fecha 11 de julio de 2023 la Comisión Europea publicó una Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria en el espacio ferroviario europeo único, por el que se modifica la Directiva 2012/34/CE y se deroga el Reglamento (UE) nº 913/2010) - COM (2023) 443, la cual se encuentra actualmente pendiente de ratificación formal por el Pleno del Parlamento y el Consejo tras haber sido aprobado su contenido por la Comisión TRAN del Parlamento Europeo el 19 de noviembre de 2025. Adif y Adif-AV han participado activamente en la elaboración de dicha norma, a través de la intervención en diversos grupos de trabajo y el

planteamiento de diferentes enmiendas tanto coordinadamente con el resto de los administradores de infraestructura europeos como de manera individual en lo que respecta a las cuestiones más particulares que les afectan.

Retos y oportunidades

A través del análisis de las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades llevadas a cabo mediante el PE2030 se ha identificado el siguiente listado de **oportunidades** identificadas en el DAFO (ver apartado Plan Estratégico 2030):

- Liberalización como factor para la mejora de competitividad del sector.
- El transporte ferroviario como modo centrado en las personas.
- Transición hacia un transporte más sostenible.
- La digitalización en el transporte ferroviario.
- Exportación del *know-how*.
- Promoción de la cultura innovadora.
- Aumento de la transparencia a través de una comunicación efectiva.
- Capacidad de financiación adicional a través de la financiación europea *Next Generation EU*.
- Transición y Eficiencia Energética.

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

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



Propósito, misión, visión y ambición

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

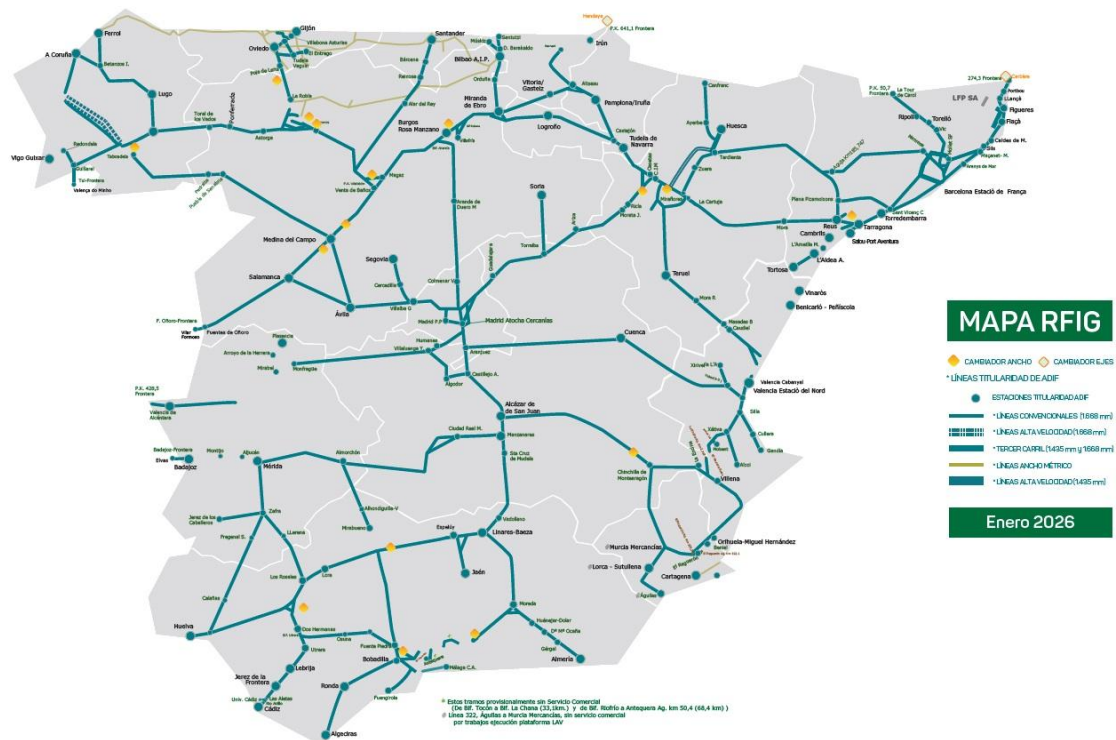
PROPÓSITO Y VALORES

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



Modelos de negocio⁹⁷

Red total gestionada titularidad Adif



Indicadores de actividad de Adif

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
N.º de usuarios de estaciones de viajeros	751.612.757	808.008.603	805.432.989
Km de línea renovados o mejorados (de forma integral) en Red Convencional	231,98 ⁹⁸	112,00	69,89 ⁹⁹
% de red renovada o mejorada	1,98	0,96	0,60
Km red actual gestionada	11.674	11.672	11.676
Red de alta velocidad en ancho estándar (UIC)	57	57	57
Red de ancho ibérico (km)	10.299	10.295	10.297
Red de ancho mixto UIC + Ibérico (km)	125	127	127

⁹⁷Contenido vinculado al indicador **GRI 2-6:** Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales.

⁹⁸ Líneas RC: Torralba-Soria (70,709 km); Arahal-Marchena (11,699 km); Poble Llarga-Silla (13,611 km); Brazatortas-Guadalmaz (61,709 km); Gijón-Laviana (41,447 km); Ferrol-Ortigueira (carril) (10,354 km); Muriedas-Santander (22,448 km).

⁹⁹ Líneas RC: RENOVACIÓN INTEGRAL DE LA LÍNEA EN EL TRAMO BUÑOL – UTIEL (29,32 km); RENOVACIÓN DE VÍA DEL TRAMO BOBADILLA – RONDA, DEL PK 26+500 AL PK 69+583 DE LA LÍNEA BOBADILLA – ALGECIRAS (24,39 km); Actuaciones para la adecuación de las autopistas ferroviarias en los ámbitos noreste y centro (12,97km); Adaptación de la estación de Can Tunis (3,22 km).

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Red de vía estrecha (km)	1.193	1.193	1.195
Circulaciones (media nº trenes/día)	5.099	4.920	4.993
Circulaciones (total)	1.861.257	1.800.563	1.822.303
Volumen tráfico km-tren (media diaria) ¹⁰⁰	338.096	334.039	328.872
Volumen tráfico Millones de km-tren¹⁰¹ (total)	123,40	122,26	120,04
Km de línea electrificada en servicio	6.718,60	6.719,60	6.761,6
Km de red total gestionada	11.674	11.672	11.676
N.º empresas que operan la red de Adif (viajeros y mercancías)	18	22	21

Adif en el ámbito internacional

Adif trabaja para **fomentar las alianzas y la cooperación internacional** y potenciar así el mejor ferrocarril en España, en Europa y en el mundo.

La participación en organismos internacionales permite aprender de las mejores prácticas de administradores de infraestructuras del entorno. Además, se contribuye a la mejora de la imagen de la industria e ingenierías españolas al acoger y recibir a delegaciones internacionales que visitan las instalaciones de Adif, que son un escaparate del conocimiento y excelencia de las empresas españolas. Asimismo, se favorece la propia innovación de Adif, al trabajar para crear oportunidades comerciales con las que exportar nuevas herramientas ferroviarias e incluso *know how*.

Adif se centra en fomentar alianzas y acciones de cooperación para potenciar el sector ferroviario en España, Europa y el mundo. Con estas acciones, además de mejorar la competitividad y reputación del sector, se contribuye al desarrollo de una red de transporte europeo más eficiente y menos contaminante participando activamente en la transición del transporte por avión y por carretera hacia el ferrocarril a través del desarrollo de los Corredores Europeos de Mercancías Atlántico y Mediterráneo

En 2025, los principales países con los que se ha hecho algún tipo de **actividad internacional** son los siguientes:

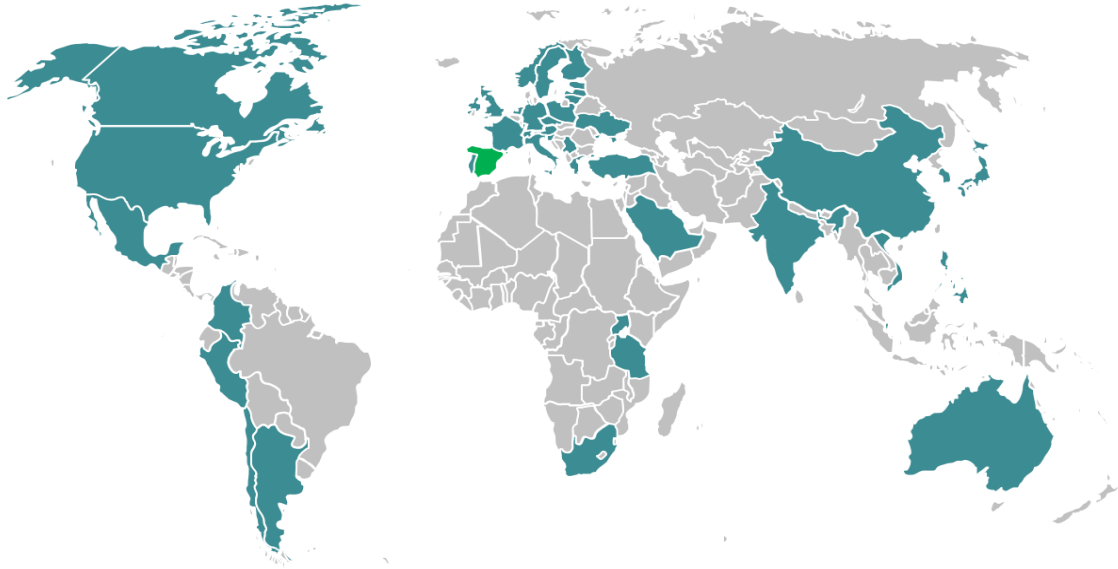
Alemania, Arabia Saudí, Argentina, Australia, Austria, Canadá, Chequia, Chile, China, Colombia, Corea, Estonia, Francia, Filipinas, Finlandia, Grecia, India, Italia, Japón, Letonia,

¹⁰⁰ Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

¹⁰¹ Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

Lituania, México, Noruega, Países Bajos, Polonia, Catar, Reino Unido, Suiza, Tanzania, Turquía, Ucrania, USA y Vietnam.

Presencia de Adif en el mundo



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

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

- Colaboración en la organización en Madrid de la feria *RailLive* 2025, uno de los mayores escaparates comerciales del ferrocarril en Europa. Gestión de la participación de Adif con ponencias y presencia comercial.
- Contribución a las Asambleas Generales y reuniones periódicas de organismos como RNE, UIC, EIM o PRIME.
- Coordinación de la participación de Adif en los Corredores Europeos de Mercancías Atlántico y Mediterráneo.
- Coordinación y participación en la *12th UIC World Congress on High-Speed Rail*, celebrada en Beijing.
- Asistencias técnicas y operativas a otros gestores de infraestructuras, así como asesoramiento en el desarrollo de sus proyectos.
- Organización de planes de formación y de planes de capacitación técnica a equipos expertos de otros países.
- Recepción de delegaciones internacionales (Estados Unidos, Australia, Japón, Francia, México, Turquía, China, Polonia, Corea del Sur, etc.).

Proyección internacional¹⁰²

Principales Hitos:

Ámbito internacional

- **Desarrollo de la actividad internacional en materia de regulación y estandarización en defensa de los intereses de Adif** y del sector ferroviario español en foros de decisión multilaterales (Comisión Europea, UIC y otros organismos).
- **Promoción de las empresas españolas** mediante la asistencia a reuniones, foros, organización de eventos como la Feria internacional "Rail Live" y la coordinación y atención a delegaciones de países interesados en nuestro modelo ferroviario.
- **Desarrollo y gestión de los corredores europeos que discurren por España (Atlántico y Mediterráneo)** y de otras conexiones con países fronterizos.

Corredor Atlántico

Reflejan el compromiso del Gobierno y del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible con el desarrollo sostenible y eficiente del Corredor Atlántico.

- **Inversión récord y desarrollo de infraestructuras:** El Corredor Atlántico ha experimentado un impulso histórico durante el año 2025, consolidándose como un eje de infraestructuras estratégicas dentro de la Red Transeuropea de Transportes. Durante este ejercicio, el corredor ha batido récords al cerrar el año con 3.123 millones de euros licitados en proyectos ferroviarios, lo que representa un incremento del 122% respecto al año anterior y un crecimiento del 171% en comparación con la media anual de licitaciones entre 2018 y 2024. Este eje de transporte, que actualmente ha multiplicado por cinco su volumen de actuaciones respecto a hace una década, tiene como objetivo prioritario finalizar su red básica antes del 31 de diciembre de 2030. Para lograrlo, el Corredor Atlántico recibirá una inversión superior a los 12.000 millones de euros en proyectos ferroviarios y 3.000 millones de euros destinados a sus puertos bajo el plan Horizonte 2030.
- **Compromiso con la sostenibilidad ambiental:** El Corredor Atlántico ha sido clave en la promoción del transporte ferroviario como una alternativa más sostenible y eficiente. En 2025, se han implementado medidas para reducir las emisiones de CO₂ y fomentar el uso del tren para el transporte de mercancías, contribuyendo a la descarbonización del sector.
- **Participación y colaboración social:** El Comisionado del Corredor Atlántico ha mantenido un diálogo constante con las comunidades autónomas y las empresas usuarias de la infraestructura. Este enfoque colaborativo ha asegurado que las necesidades y preocupaciones de las partes interesadas sean consideradas en el desarrollo del corredor, promoviendo un buen gobierno y una gestión transparente. Se han mantenido en torno a 40 contactos con distintas empresas y con 20 organizaciones empresariales implicadas en el sector.

Corredor Mediterráneo

Para garantizar que el Corredor Mediterráneo sea un proyecto conocido y comprendido por la sociedad, la Oficina ha desarrollado una intensa labor de divulgación en 2025:

- **Participación en congresos y foros nacionales e internacionales** como *3rd meeting New line Lyon-Turin Med RFC*, el Ciclo de conferencias titulado "*Gli spazi ibridi dove pace e guerra si sovrappongono*", organizado por la *Università di Roma - La Sapienza*, la I Jornada sobre "*Competitiveness of rail transport - a challenge and a necessity*", organizado por la Presidencia polaca del Consejo de la UE o la Conferencia "*Coastal Sustainable Planning in the Mediterranean Basin: Geographical Approaches and Methodologies*", organizada por la

¹⁰² Contenido vinculado al PE2030, Pilar Orientación a Resultados, Objetivo 5 (POAR-OE5).

Università degli Studi di Napoli Federico II, en colaboración con el Ministerio dell'Università e della Ricerca de Italia, e Italia Domani.

- **Participación en actividades de la Comisión Europea:** Forums y Working Groups, así como en los TEN-T Days.
- Más de 122 **acciones de comunicación**, incluyendo entrevistas en prensa, radio y televisión, así como ruedas de prensa y ponencias, para mantener informada a la ciudadanía y los sectores implicados.
- **Plan de Acción:** Coordinación, Análisis y Tecnología.

Contribución a los ODS:



Nuestros compromisos:

Ámbito internacional

- **Asegurar una presencia proactiva en instituciones y organismos internacionales**, para asegurar la defensa de nuestros intereses y los del sector ferroviario español.
- **Avanzar en la cooperación con nuestros países vecinos** para la promoción del transporte ferroviario y el fomento del cambio modal desde opciones más contaminantes como la carretera o el avión hacia el ferrocarril.
- **Consolidar la proyección internacional de la entidad y del sector ferroviario.** Se busca incrementar nuestra presencia en foros de decisión y también buscar alianzas con posibles socios estratégicos, con el objetivo de desarrollar negocio en otros países, aumentar y consolidar la presencia de Adif y de las empresas del sector y mejorar su competitividad en el resto del mundo.

Corredor Atlántico

Para 2026, la Oficina del Comisionado del Corredor Atlántico ha establecido varios objetivos y retos, especialmente en el ámbito de la Agenda de Seguridad y Gestión (ASG):

Objetivos:

1. **Mejorar las conexiones ferroviarias:** fortalecer las conexiones entre los puertos y terminales europeos para agilizar el transporte de mercancías.
2. **Desarrollo de polos logísticos:** impulsar la creación y mejora de polos logísticos para optimizar la distribución de mercancías.
3. **Electrificación y modernización:** implementar la electrificación de las vías y modernizar la infraestructura ferroviaria para reducir la huella de carbono.
4. **Interoperabilidad:** mejorar la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios para facilitar el transporte transfronterizo.
5. **Inversiones significativas:** invertir más de 16.000 millones de euros en nuevas construcciones y renovaciones para alcanzar estos objetivos.

Retos:

1. **Coordinación entre regiones:** Lograr una coordinación efectiva entre las diferentes comunidades autónomas implicadas en el Corredor Atlántico.
2. **Inversión y financiación:** Garantizar la financiación adecuada y la ejecución eficiente de los proyectos de inversión.
3. **Cumplimiento normativo:** Asegurar el cumplimiento de las normativas europeas y nacionales en la gestión y desarrollo del Corredor.

4. **Sostenibilidad:** Abordar los desafíos relacionados con la sostenibilidad y la descarbonización del transporte de mercancías.
5. **Interés de las empresas:** Fomentar la colaboración con empresas potenciales usuarias de la infraestructura para maximizar su uso y beneficios.
6. Está previsto **potenciar actuaciones de intermodalidad logística** en infraestructuras integradas en el Corredor Atlántico y se están desarrollando diversas actuaciones destinadas a la ampliación de apartaderos a 750 metros para la explotación de trenes de longitud interoperable (740 m).
7. **Mejora de la infraestructura:** La modernización y electrificación de las vías ferroviarias ofrecen oportunidades para reducir la huella de carbono y mejorar la eficiencia del transporte.
8. **Desarrollo económico:** La creación de empleos y el impulso a la economía local debido a la mejora de la infraestructura.
9. **Colaboración con empresas:** Fomentar la colaboración con empresas para maximizar el uso y beneficios de la infraestructura.
10. **Sostenibilidad de la construcción:** Implementar prácticas sostenibles en la construcción y operación de infraestructuras para minimizar el impacto ambiental.

Corredor Mediterráneo

- Avance de las obras ya iniciadas, y redoble de esfuerzos para que aquellas que están pendientes continúen avanzando en la línea prevista para su inicio.
- Necesario esfuerzo extra para materializar los trabajos establecidos con fondos MRR y fondos CEF asociados al Corredor Mediterráneo.

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

Adif también colabora y sigue las **iniciativas** en materia de interoperabilidad de la ERA (*European Railway Agency*), el ERTMS Users Group o la iniciativa conjunta de investigación europea ERJU (*European Rail Joint Undertaking*), entre otros.

Adif participa además participa en varias **Agrupaciones Europeas de Interés Económico** (AEIEs) figura jurídica tras la cual se asocian entidades de países distintos, en este caso, administradores de Infraestructura de varios países europeos, como AVEP con Portugal, Vitoria Dax con Francia o la TGC Pirineos con Francia, además de los Corredores ferroviarios de mercancías Mediterráneo y Atlántico. En todas ellas se debaten medidas para mejorar las conexiones transfronterizas.

N.º. reuniones relacionadas con AEIEs¹⁰³

Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
83	82	86

¹⁰³ Dato agregado Adif y Adif AV.

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Presencia en asociaciones y organismos internacionales (N.º de reuniones a las que se asiste) ¹⁰⁴	145	184	202
Presencia en proyectos y actividades internacionales (N.º de actividades realizadas) ¹⁰⁵	80	75	84

Las **AEIEs Corredor Atlántico y Mediterráneo** tienen por objetivo aumentar la competitividad del ferrocarril frente a otros medios de transporte, en el ámbito de las mercancías. Estos corredores europeos de mercancías constituyen la espina dorsal de las Redes Transeuropeas de Transporte y están operativos desde 2013.

Ambos disponen de sendas Ventanillas Únicas –*One Stop Shops*– ubicadas en Madrid para el Corredor Atlántico, y en Milán (Italia) para el Corredor Mediterráneo, con objeto de atender, tramitar y coordinar las peticiones de los surcos internacionales de mercancías que gestionan los Corredores

La participación de Adif en estas agrupaciones tiene los siguientes objetivos:

- Coordinación en la planificación, proyecto y ejecución de nuevas líneas y en los trabajos de mejora de líneas convencionales.
- Desarrollo de convenios y acuerdos de operación transfronterizos.
- Incorporación de la visión de Adif a grupos de trabajo establecidos entre los ministerios de los países vecinos.
- Realización de *benchmarks*.

Corredor Mediterráneo



El Corredor Ferroviario de Mercancías Mediterráneo conecta 6+1¹⁰⁶ países del arco mediterráneo y Este de Europa, con el objetivo de incrementar el tráfico internacional de mercancías por ferrocarril. Une España, Francia, Italia, Eslovenia, Hungría y Croacia sobre los más de 7.000 kilómetros de la ruta Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-

¹⁰⁴ Dato agregado Adif y Adif AV.

¹⁰⁵ Dato agregado Adif y Adif AV.

¹⁰⁶ El Corredor Mediterráneo conecta 6 países de la UE (España, Francia, Italia, Eslovenia, Hungría y Croacia). En 2024 se aprobó la inclusión de Ucrania en el Corredor (Lviv).

Marseille-Lyon-Torino-Milano-Verona-adova/Venezia-Trieste/Koper-Ljubljana/Rijeka-Zagreb-Budapest-Zahony (frontera con Ucrania).

En este sentido, la **Oficina del Coordinador del Corredor Mediterráneo**, comprometida con la Agenda 2030, tomando las medidas necesarias en cada momento para cumplir los objetivos ODS, trabaja bajo cuatro principios fundamentales:

- Colaboración y diálogo entre todos los actores implicados (grupos MTMS, interlocución con las instituciones comunitarias, Comisión y Parlamento Europeo y la Coordinadora Europea del Corredor Mediterráneo).
- Coordinación periódica a través de reuniones estratégicas.
- Transparencia y previsibilidad en la gestión del proyecto.
- Equilibrio entre visión de futuro y acciones concretas.

Su estrategia abarca no solo la construcción de infraestructuras, sino también la optimización de los servicios logísticos, la conectividad urbana y la gestión eficiente de la explotación ferroviaria.

La mayor aportación que realiza la Oficina del Corredor Mediterráneo es el diálogo con los GG. II. a través de 263 reuniones celebradas en 2025. Además, es vital la coordinación de actuaciones en el grupo Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para la ejecución de las obras del Corredor Mediterráneo

El estudio de la infraestructura y de los servicios a medio y largo plazo continúa siendo uno de los ejes de la acción de esta Oficina, con la previsión de futuras actuaciones que se encuentran en una fase menos avanzada de desarrollo, como son los planes de integración urbana, conexiones con estaciones intermodales y puertos.

Todo este seguimiento y planificación tiene su plasmación en la redacción de informes y en la actualización de las fichas de seguimiento de los diferentes tramos, que permiten conocer, de forma rápida y eficaz, el estado y avance de las obras de los diferentes tramos del Corredor Mediterráneo, así como sus características. Asimismo, se están realizando diversos análisis que justifican la construcción y desarrollo de la infraestructura, tanto a nivel socioeconómico como ecológico.

Las actividades de la Comisión Europea se desarrollan en Bruselas, aunque la Comisión Europea intenta que los *Working Groups* se celebren en diferentes ciudades que forman parte del Corredor Mediterráneo, como Budapest.

La actividad internacional ha sido clave, ya que la magnitud del Corredor Mediterráneo requiere de este despliegue. Se han mantenido abiertos los cauces de colaboración con el resto de los países y autoridades europeas implicadas en el desarrollo del Corredor Mediterráneo, ya sea de forma presencial o virtual.

Así, se ha participado en diversos foros como por ejemplo la Conferencia Internacional sobre la Competitividad del transporte ferroviario: Un reto y una necesidad, en el marco de la Presidencia polaca de la UE realizada en Wroclaw (Polonia), el *Mediterranean RFC 24th Advisory GroupTAG & RAG meeting Modane* o el *Joint working group on the climate Resilience of the transport Infrastructure On the Mediterranean and Atlantic corridors*, realizado en Toulouse.

La actividad internacional también se ha llevado a cabo con entidades como la Università Degli Studi Di Roma La Sapienza, respecto a los dos CEF y RMR desde la oficina se sigue haciendo un seguimiento de las inversiones en ambos programas. Se da la información necesaria a empresas y entidades relacionadas con el Corredor y se recopila información de ayudas tanto estatales como comunitarias. Manteniendo un seguimiento de las convocatorias anteriores y las actuaciones en marcha.

Se puede acceder desde este enlace: <https://corredor-mediterraneo-adif.hub.arcgis.com/>

Corredor Atlántico



El corredor **conecta cuatro países que están representados en la AEIE** a través de sus administradores de infraestructuras principales: IP (Portugal), Adif (España), SNCF Réseau (Francia) y DB InfraGo (Alemania). Su objetivo es incrementar el tráfico internacional de mercancías por ferrocarril, **desarrollando conexiones ferroviarias competitivas y eficientes sobre los 6.200 kilómetros de infraestructura ferroviaria que recorre.**

La **Oficina del Comisionado del Corredor Atlántico** tiene por finalidad acelerar la implementación de la infraestructura TEN-T, Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), y sus servicios para fortalecer el transporte de mercancías por tren en España y mejorar las conexiones con Europa. Para lograrlo, es fundamental la coordinación con otras administraciones, tanto nacionales como internacionales, así como el diálogo con las empresas y una constante labor de divulgación en todos los ámbitos y regiones. La enseñanza y la comunicación son cruciales para dar a conocer el Corredor Atlántico.

Esta delegación tiene como **objetivo principal** agilizar la implementación de la infraestructura TEN-T y los servicios del Corredor Atlántico para mejorar el transporte de mercancías por tren en España y las conexiones con Europa, especialmente con Portugal y Francia.

Esta iniciativa reafirma el compromiso del Ministerio y el Gobierno con el desarrollo de una infraestructura esencial para la economía española y la descarbonización del transporte de mercancías, contribuyendo así a la lucha contra el cambio climático y a la reducción de la dependencia de combustibles fósiles.

Las **principales iniciativas** del Comisionado son, entre otros estudio, la elaboración y presentación de Planes directores el impulso a las Autopistas ferroviarias, el contacto directo

con las empresas, la comunicación y didáctica en todos los ámbitos o liderar iniciativas pioneras en el sector como son *newsletters* de licitaciones y avances y la creación de una página web donde recoge la misión, visión y valores del corredor en el marco de la red TEN-T y de la Oficina del Comisionado del Corredor Atlántico.

Por otro lado, el comisionado enfrenta el reto de aprovechar los fondos europeos de recuperación *NextGenerationEU* para expandir y completar el Corredor Atlántico, **con una inversión de más de 2.477 millones de euros del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR)**. Además, los Presupuestos Generales del Estado de 2023, prorrogados para 2025, destinan 1.648 millones de euros para este proyecto, una cantidad similar a la reservada para el Corredor Mediterráneo.

En este sentido, se han mantenido en torno a **40 contactos con distintas empresas**¹⁰⁷, realizando un seguimiento de la colaboración entre las administraciones y las empresas del sector privado, que serán responsables de su futura explotación. Además, se convocan reuniones de alto nivel con los principales representantes de las comunidades autónomas implicadas en el paso del Corredor Atlántico para discutir las necesidades y prioridades de la infraestructura ferroviaria.

El Corredor Atlántico desarrolla su actividad en 13 comunidades autónomas y 40 provincias así a lo largo del periodo 2025 se han visitado más de 29 ciudades en España, con más de 216 reuniones y 16 encuentros internacionales, encuentros estos con distintas Administraciones, instituciones y empresas, asistiendo a foros, reuniones y eventos en los que se presenta y difunden las actuaciones en el Corredor Atlántico

Igualmente, la agenda exterior de la Oficina del Comisionado del Corredor Atlántico ha sido intensa y estratégica, con presencia en los principales foros donde se aborda el futuro del transporte y la logística en Europa. **Se ha participado en la Conferencia Internacional «Competitividad del Transporte Ferroviario: un desafío y una necesidad»**, organizada por el Ministerio de Infraestructura de Polonia en el marco de la Presidencia polaca del Consejo de la Unión Europea, así como en distintos foros sectoriales celebrados en Oporto, Bruselas, Múnich, Toulouse y Vilna, este último centrado en nodos urbanos y redes transeuropeas. En Bruselas, las principales citas de 2025 han incluido el foro del Corredor Atlántico y los actos conmemorativos del vigésimo aniversario de los coordinadores europeos de las Redes Transeuropeas de Transporte. La agenda se ha completado con visitas técnicas a obras y proyectos del Corredor Atlántico en Portugal —Beira Alta, Oporto y Lisboa— y en Francia, en Toulouse y Burdeos, donde también se celebró el foro del Corredor Atlántico a finales de año.

¹⁰⁷ Acor, Aena, Aldesa, Alpha Trains, Alsa Rail, Alstom, Athos Rail, Barcelona Container Depot, Caf, Cosco, Eco-Rail, Ermewa, Euconsa, Exolum, Go Transport, Grimaldi, Hydnum, Inditex, Indra, Ineco, Insarail, IP, Logitren, Lonway, Maersk, Martico, Medway, Mercadona, Mercasa, Naviera Perez y Cia, Renfe, Reolum, Ruban, San José, Siemens, SNCF, Synergy, Talgo, Transfesa y VTG) y 20 organizaciones empresariales implicadas en el sector (Aecoc, Alia, Anci, Anfac, Cámara de Álava, Cámara de Bilbao, Cámara de España en Bruselas, Cámaras del Arco Atlántico, Centro Económico y Social de Castilla y León, Centro Español de Logística, Confederación Empresarial de Galicia, Confederación Empresarial de Navarra, Faprove, Federación de Asociaciones Empresariales de Burgos, Federación Empresarial Segoviana, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Mesa de las Infraestructuras de Asturias, Cantabria y Navarra, Rail Net Europe, Seopan y Unesid.

Principales Hitos:

- **Número de pasajeros** en el ejercicio **ha alcanzado los 9,8 millones de viajeros**, (vs 9 millones en 2024).
- Como viene siendo habitual, **se han instalado carpas temporales Ramadan y Hajj para atender la alta demanda de viajeros que superan la capacidad de las estaciones (especialmente Madinah)**. Para ello ADIF-KSA ha realizado las licitaciones correspondientes.
- **Modificación de la estación de Madinah**. Durante el 2025 se ha ejecutado y completado la modificación de las puertas de embarque en estación, lo que permite disponer más espacio en el vestíbulo para viajeros que no hayan validado su billete. Estos trabajos fueron ejecutados simultaneando la operación comercial, suponiendo un ingreso adicional para Adif.
- **Nuevo entorno contractual**. - Durante el año 2025 se ha negociado una modificación del contrato que, entre otros aspectos, supone una extensión de cinco años en la duración de este, siendo ahora la finalización esperada en marzo del 2038 (o marzo del 2033 si el cliente así lo decide). El acuerdo se ha dado por finalizado en diciembre del 2025, cuya evidencia de ratificación por parte del Gobierno Saudí se obtuvo a finales del mes de enero de 2026.

Principales riesgos y oportunidades:

- **Riesgo económico y reputacional:**
 - evolución de la comercialización de los espacios comerciales en las estaciones;
 - inicio de una fase de negociación para el cambio de la relación contractual entre el Consorcio y el Gobierno.
- **Riesgos operativos:**
incumplimiento de la puntualidad e incidencias en el servicio.

Contribución a los ODS:



Nuestros compromisos:

Adif ha contratado una asistencia técnica para el análisis del consumo de las estaciones basado en las condiciones de diseño y cargas instaladas. El resultado de estos estudios se resume en:

- **Mejora de los consumos de los sistemas de iluminación instalados, según los sistemas actualmente instalados y operativos.** La mejora en estos consumos se produciría primero por la reparación/reconfiguración de los sistemas de control de iluminación (recibidos por el Consorcio en su estado actual) que permitirían el ajuste de la iluminación a las condiciones de operación y luminosidad solar, y, segundo, por la sustitución del tipo de iluminación a otros más eficientes (tipo LED). En ambos casos se requiere de una inversión económica que debe negociarse con el Cliente.
- **Reducción del consumo de los sistemas de climatización.** Se estima un ahorro del consumo del 10% para este concepto con una adecuada configuración del sistema que requiere de un estudio más detallado por el suministrador, y rectificación de defectos de construcción de las Chillers en la estación de Makkah.
- **Continuación de negociación con el Cliente** para la posible implantación de las medidas anteriormente expuestas.

El Consorcio Al Shoula (del que forma parte Adif junto a otras once empresas españolas, se adjudicó en el año 2012 el contrato para la ejecución de la fase 2 y operación por doce años de la **línea ferroviaria de alta velocidad** entre las ciudades de La Meca y Medina (la llamada Haramain High Speed Rail - HHR), La fase de construcción se extendió hasta el 31 de marzo de 2021, cuando empezó el servicio comercial de viajeros. Desde entonces Adif, por medio de su sucursal en Arabia ADIF-KSA, ha venido realizando las actividades de gestión del tráfico ferroviario, gestión del mantenimiento y operación de locales comerciales y mantenimiento de las estaciones de viajeros.

En el último tercio del año 2023, y a pesar de unos valores objetivos de número viajeros, puntualidad e incidencias muy satisfactorios, el cliente mantuvo una posición muy agresiva en relación con el cumplimiento del contrato y se comenzó una fase de negociación cuyo objeto era el cambio de la relación contractual entre el Consorcio y el Gobierno. Esta fase de negociación se extendió durante todo el año 2024 sin que se llegara a un acuerdo.

No obstante, desde comienzos del 2025 se inició una nueva fase de negociación con el Cliente consistente en una modificación del contrato actual que a la finalización del año se ha dado por concluida, **estando sólo pendiente la firma por parte de los Ministerios de Transporte y Finanzas saudís**. Esta modificación del contrato se puede resumir en los siguientes puntos:

- El suministro de 20 trenes adicionales (que realizará Talgo dentro del Consorcio)
- Establecimiento de un mecanismo para la mejora de los flujos de caja
- Extensión del contrato por cinco años
- Flexibilidad en la operación que sería recompensada con un pago adicional en el caso de completarse determinados hitos.

Por otra parte, en el 2025 se ha alcanzado un nuevo récord de viajeros anual llegando a los 9,7 millones, superando las estimaciones realizadas en el estudio de demanda realizado en 2018 por Royal Haskoning

Sin embargo, esto sigue sin traducirse en un aumento de los ingresos comerciales por la comercialización de espacios comerciales, principalmente motivado por el cambio del perfil del viajero que se ha convertido en mayoritariamente peregrino.

Por tercer año consecutivo se han tenido que instalar carpas temporales en las estaciones de Makkah y Madinah en las temporadas de Ramadán y Hajj para dar cabida al gran número de usuario concentrados en tramos diarios y horarios muy concretos.

Plan Estratégico 2030

Principales Hitos:

- Renovación de la **Vicepresidencia** del **Grupo de Trabajo seguimiento Agenda 2030**.
- Implementación del **Plan Estratégico 2030 (27 objetivos estratégicos, 113 iniciativas y 19 planes)** y alineamiento con la Agenda 2030 y la estrategia gubernamental.
- Despliegue de mejoras y automatización de los procesos de integración de los datos financieros (historial de cambios, datos formulados...) en la **herramienta ad hoc del Gobierno del Dato** para la ayuda de la toma de decisiones estratégicas.
- *Data-driven*. Seguimiento de indicadores estratégicos para la ayuda en la toma de decisiones.

Contribución a los ODS:



Nuestros compromisos:

- Ser referente en la contribución a la transición energética - Desarrollar una comunidad energética **(OE.1)**.
- Luchar contra los efectos del cambio climático – Objetivo Emisiones netas 0 en 2050 **(OE.2)**.
- Recuperar la naturaleza y la biodiversidad **(OE.3)**.
- Promover una cultura de sensibilización frente al cambio climático **(OE.4)**.
- Generar un impacto social positivo en favor de la cohesión e inclusión social **(OE.5)**.
- Alcanzar nuevas líneas de ingresos a través de las oportunidades de la transición energética – contribuir al desarrollo de las finanzas sostenibles **(OE.6)**.

En el [apartado Retos, desafíos y principales metas del PE2030](#) se detallan las principales metas de la Entidad.

El Plan Estratégico de Adif es la guía de referencia y llave del futuro que brinda la planificación y las herramientas para hacer frente a los desafíos y retos que plantean tanto el entorno como el contexto interno de las compañías. Su mayor aportación, el alineamiento de la estrategia empresarial de la Entidad con la Agenda 2030.

Los **Valores** en el Plan Estratégico 2030 (PE2030) son los **compromisos** de la Entidad, tal y como se muestra a continuación:



El PE2030 ha sido concebido para dar respuesta a nivel estratégico y operativo a los retos globales que marcan el desarrollo de nuestra actividad durante esta década.

Las prácticas sociales tradicionales han sido sustituidas por nuevos hábitos de consumo, nuevos requerimientos específicos de los viajeros y sus necesidades en abastecimiento de mercancías y en cuanto a exigencia de transparencia y buen gobierno de la sociedad, en general.

Todo ello configura un nuevo ecosistema de transporte y movilidad en el que Adif y Adif AV están presentes como motor del cambio.

Como Entidad Pública Empresarial, se apuesta por el desarrollo de una estrategia marcada por la seguridad y el impulso de un transporte sostenible, accesible y capaz de lograr la cohesión social y territorial que la idiosincrasia poblacional de España requiere.

Los **retos** son numerosos: la necesidad de combatir el cambio climático y contribuir a la transición energética, la sostenibilidad económica, el apoyo a la diversidad, la igualdad y la acción social, el relevo generacional, la seguridad integral, el impacto de las tecnologías disruptivas.

Por tanto, ante estos retos, Adif y Adif AV abordan sus actuaciones bajo criterios de sostenibilidad técnica, económica, ambiental y social.

Este Plan se alinea con las iniciativas gubernamentales existentes con el principal objetivo de ser coherente y maximizar los resultados al participar de una estrategia común. Se ha buscado el alineamiento con los Fondos Europeos, el Plan de España para la Recuperación y Resiliencia, el Plan España 2050, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del MTMS y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas¹⁰⁸ y se encuentra en disposición de poder afrontar los retos emanados de la nueva ley 9/2025 de Movilidad Sostenible.

La formulación estratégica se obtiene como resultado del análisis interno y externo, la comprensión de los desafíos y retos que se deben afrontar y el alineamiento de ésta con las estrategias institucionales nacionales, europeas e internacionales. Adif actualiza su PE2030 a través de sus compromisos, basándose tanto en los estándares internacionales como en las exigencias sociales para avanzar hacia una movilidad más sostenible, competitiva e intermodal, persiguiendo la estabilidad de la de inversión pública y maximizando el impacto

¹⁰⁸ Contenido vinculado al indicador **GRI 2-2**: Declaración sobre la estrategia de desarrollo sostenible.

de las infraestructuras ferroviarias en el crecimiento económico. La arquitectura del PE2030 mantiene por tanto el siguiente esquema de personas, pilares y palancas. Las personas son el motor que hace posible el diseño, desarrollo, despliegue y cohesión de todas las piezas del PE2030.

Elas cimentan los pilares fundamentales y cruciales de la organización (seguridad, servicio, sostenibilidad y orientación a resultados).

- El **pilar de seguridad** centra sus objetivos en proporcionar una seguridad integral mediante la mejora de procedimientos y aplicación de nuevas tecnologías.
- El **pilar servicio** sitúa a la sociedad en el foco de nuestra actividad a través de la conectividad, cohesión y bienestar social.
- El **pilar de sostenibilidad** afianza nuestro compromiso de eficiencia con la sociedad en un entorno saludable y a través de una práctica transparente.
- La **orientación a resultados** busca consolidar una eficiencia económico-financiera con una optimización de los recursos y costes y un aumento de los ingresos, en aras de mejorar la competitividad.

Las **Palancas** que hacen posible el cambio a través de los cuatro pilares del PE2030 son las siguientes:

- La **comunicación** como labor de difusión a la sociedad y a nuestras personas trabajadoras, de nuestros valores y nuestros compromisos.
- La **innovación** se desarrolla en todos los aspectos de la actividad de la Entidad tanto a nivel tecnológico como de procesos, posibilitando mayor eficiencia y obteniendo mejores resultados para la sociedad.
- La **transformación digital** como proceso estratégico que posibilita el cambio de procesos, cultura y organización en base al aprovechamiento de la tecnología.

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

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



El PE2030 recoge **27 objetivos estratégicos, 19 planes y 113 iniciativas estratégicas** de todas las áreas de nuestra Entidad, haciéndose un seguimiento semestral de dichas iniciativas, así como de sus acciones/tareas e indicadores.

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

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

El proceso de seguimiento de las iniciativas estratégicas se realiza a través de un cuadro de mando de iniciativas estratégicas.

Estrategia empresarial

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

Pilares que conforman el Plan Estratégico

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

El desempeño del PE2030 está recogido en distintos indicadores que evalúan el Plan dentro de este Estado de Sostenibilidad.

En consecuencia, con el posicionamiento de Adif en la sociedad, la Entidad es coherente en Plan Estratégico con:



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



Objetivos estratégicos (OE) Pilar Seguridad (PSEG)

Objetivo	Descripción	ODS	Código
1. Mantener altos niveles de seguridad en la circulación	Seguir realizando una gestión segura de la circulación, potenciando la cultura de seguridad en la entidad a través de nuevos procesos, sistemas y tecnologías en las que prime la proactividad y la mejora continua, para eliminar los accidentes y precursores de los mismos.		PSEG-OE1
2. Asegurar altos niveles de ciberresiliencia	Consolidar la integridad, disponibilidad y confidencialidad de los sistemas de información de Adif protegiéndolos de posibles ciberataques		PSEG-OE2
3. Mejorar la resiliencia de las infraestructuras e impulsar la seguridad ante actos de interferencia voluntaria en el sistema	Configurar y desarrollar infraestructuras resilientes frente a posibles actos de interferencia voluntaria en el sistema ferroviario, amenazas y situaciones de emergencia (ataques terroristas, amenazas climáticas, entre otras), para garantizar la integridad de las personas y la continuidad de las operaciones.		PSEG-OE3

Objetivo	Descripción	ODS	Código
ferroviario y las situaciones de emergencia			
4. Garantizar un entorno laboral seguro y saludable	Garantizar la seguridad y salud de los trabajadores potenciando las medidas de prevención y mejorando los procesos y condiciones de trabajo, también en cuanto al trabajo a distancia. De esta forma, reducir al máximo o eliminar la accidentabilidad laboral.		PSEG-OE4
5. Adaptar las operaciones a las pandemias y emergencias	Transformar y rediseñar las operaciones de Adif y Adif AV para hacer frente a situaciones de pandemia o crisis sanitarias en el medio y largo plazo, incluyendo los efectos estructurales directos, pero también los cambios en los hábitos y requerimientos de los grupos de interés, evitando así la posibilidad de interrupciones en la operación y actividad.		PSEG-OE5
6. Reformar la protección ambiental	Continuar fomentando una actividad que asegure una seguridad ambiental integral, de tal forma que se realicen medidas preventivas que mitiguen las amenazas y se reduzcan los riesgos e impactos ambientales derivados de los efectos producidos por la presencia en el entorno		PSEG-OE6



Objetivos estratégicos (OE) Pilar Servicio (PSEV)

Objetivo	Descripción	ODS	Código
1. Impulsar el transporte multimodal	Desarrollar y gestionar infraestructuras que faciliten la integración de diferentes modos de transporte tanto en el ámbito de viajeros como mercancías; con especial foco en modos alternativos y sostenibles.		PSEV-OE1
2. Focalizar los servicios en las personas y en base a los datos	Garantizar el alineamiento de los servicios con las necesidades y expectativas de los usuarios y grupos de interés, adaptándolos a las nuevas tendencias de movilidad y desde una perspectiva data-driven; mejorando la calidad de los servicios percibida por la sociedad.		PSEV-OE2
3. Maximizar la digitalización y conectividad de la red	Configurar y desarrollar una infraestructura digital y conectada capaz de ofrecer servicios digitales y conformar una red inteligente y segura; necesaria para desplegar nuevas tecnologías como el ATO, entre otras.		PSEV-OE3

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



Objetivos estratégicos (OE) Pilar Sostenibilidad (PSOS)

Objetivo	Descripción	ODS	Código
1. Ser referente en la contribución a la transición energética. Desarrollar	<i>Contribuir de forma líder a disminuir el impacto medioambiental a través de la electrificación del transporte, una gestión más eficiente de la energía, el aprovisionamiento de energía</i>	    	PSOS-OE1

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



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

Objetivo	Descripción	ODS	Código
1. Alcanzar la viabilidad de negocio de la Entidad	Obtener un resultado de explotación equilibrado para cada una de las áreas de actividad de la Entidad, aumentando los ingresos y captando de modo eficiente los recursos financieros necesarios.		POAR-OE1
2. Optimización de la financiación de proyectos y actividades a través del Fondo de Recuperación Europeo	Obtener financiación del Fondo de Recuperación Europeo creado en respuesta a la crisis generada por la COVID-19, y para el desarrollo de proyectos alineados con el objetivo de la UE de una Europa verde, digital e inclusiva.		POAR-OE2
3. Mejorar la competitividad	Conseguir mejorar nuestro posicionamiento relativo en los valores de los indicadores de competencia económico-financiero de la UIC.		POAR-OE3
4. Incrementar el valor del patrimonio inmobiliario	Optimizar el uso del patrimonio inmobiliario de la Entidad para captar nuevas fuentes de ingresos derivadas bien de la venta o explotación de suelos e inmuebles ociosos no generadores de valor actualmente, o incrementar los rendimientos aquellos actualmente explotados.		POAR-OE4
5. Consolidar la proyección internacional de la Entidad	Exportar el know-how de Adif y Adif AV respecto a la gestión de redes ferroviarias, sobre todo en relación con la alta velocidad, permitiendo la participación de la Entidad en nuevos proyectos a nivel global y posicionándola como referente internacional dentro del sector.		POAR-OE5
6. Velar por que la presencia de Adif y Adif AV en las entidades de las que forman parte aporte sinergias	Optimizar la participación y la presencia de Adif y Adif AV en las diferentes entidades en las que se participa de manera que puedan obtenerse sinergias y beneficios en la gestión para estas E.P.E.		POAR-OE6

Objetivo	Descripción	ODS	Código
7. Transformar la organización ante el nuevo contexto tecnológico y de mercado	<i>Configurar y adaptar los roles y habilidades de las personas de la organización al nuevo contexto del mercado -liberalización, disrupción tecnológica, relevancia de la innovación y cuidado del medio ambiente; facilitando y optimizando el desempeño laboral.</i>		POAR-OE7

Para la consecución de los Objetivos Estratégicos establecidos en el PE2030 se definen una serie de **Iniciativas Estratégicas** (IE) que guardan relación e impactan en la actividad a desarrollar por las diferentes áreas de la Entidad. Estas iniciativas estratégicas pueden estar agrupadas en Planes cuando la agrupación de estas contribuye en conjunto a unos objetivos comunes.

Respecto a las iniciativas estratégicas (IE), se ha continuado incorporando nuevas validaciones para garantizar una mayor calidad del dato tanto a nivel de tarea como de indicador. Por otra parte, se ha trabajado con los responsables definiendo criterios homogéneos para la determinación de los presupuestos asociados identificando el número de personal interno y externo involucrado en las iniciativas que, junto con los importes requeridos, permite determinar los recursos necesarios para completar las IE asociadas al PE2030.

A cierre de 2025 se han planteado **113 iniciativas estratégicas**, que responden a un objetivo concreto y a un pilar establecido en la arquitectura del Plan, respecto a los pilares de Seguridad, Servicio, Sostenibilidad y Orientación a Resultados y a las palancas de Comunicación, Innovación y Transformación Digital, así como al Motor Personas.

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

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



Retos, desafíos y principales metas del PE2030

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

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

Evolución del PE 2030

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

Leyenda

Evolución positiva 2025 vs 2024

Evolución negativa 2025 vs 2024

Sin variación o indicadores que no admiten comparación

Pilar/Palanca PE2030	Indicador de desempeño ¹⁰⁹	2025	Meta	Grupo de interés	ODS relacionado
Comunicación	Eficacia en RRSS	7,76	≥5,8	Gobiernos e Instituciones, Sociedad, Personas, Nuestra gente	
	Eficacia respuesta a medios de comunicación	98,50	≥90		
Motor Personas	Nivel de Transferencia (%)*	90,70	≥86	Gobiernos e Instituciones	

¹⁰⁹ Datos señalados con *: Datos agregados Adif y Adif AV

Pilar/Palanca PE2030	Indicador de desempeño ¹⁰⁹	2025	Meta	Grupo de interés	ODS relacionado
	Edad media de la plantilla (años)	48,05	≤52	Nuestra gente	
Orientación a resultados	Resultado bruto de explotación (EBITDA) (M euros)	-74,12	≥ -166.503	Gobiernos e Instituciones, Nuestra gente	
	Resultado del periodo (M euros)	-83,30	≥ -198.306	Gobiernos e Instituciones, Personas	
	Actividad comercial en estaciones (Eur/m2) *	21,12*	≥18		
	Aprovechamiento de los fondos comunitarios (%)	80,20	≥100%	Gobiernos e Instituciones, Sociedad, Nuestra gente	
Seguridad	Índice de gravedad de accidentes (Jornadas perdidas/ 1.000 h trabajadas)	0,32	≤0,62	Nuestra gente	
	Índice de incidencia (nº accidentes con baja/1000 trabajadores) (índice de accidentabilidad laboral) ‰	8,75	≤19,94 ‰		
	Accidentes de tren por causa del administrador (N.º/MkmTren)	0,133	≤0,065		
	Accidentes de tren responsabilidad del administrador (N.º/MkmTren)	0,208	≤0,08	Gobiernos e Instituciones, Sociedad, Personas, Nuestra gente	
	Precursores de accidentes por causa del administrador (N.º/MkmTren)	4,297	≤3,016		
	Delitos con incidencia en la actividad (N.º)	708	≤740		
	Ataques deliberados contra infraestructuras críticas (N.º)	11	≤16		

Pilar/Palanca PE2030	Indicador de desempeño ¹⁰⁹	2025	Meta	Grupo de interés	ODS relacionado
	Personas fallecidas o heridas grave (Nº persona fallecida o herida grave en accidentes de tren/Mkm-tren)	0,34	≤0,339		
Servicio	Liberalización sector viajeros (Cuota de km x tren de los servicios de LD/AV de las nuevas EEFF respecto del operador) *	28*	≥26	Gobiernos e Instituciones, Sociedad, Personas	
	Liberalización sector mercancías (Cuota de km x tren de los servicios de mercancías de las nuevas EEFF del operador histórico)	57,70	≥43		
	Tráfico total (volumen de tráfico) (Millones Km-tren ¹¹⁰)	119,34	≥119.6	Sociedad, Personas	
	Calidad de vía (Tanto por uno de km)	0,91	≥0,9	Gobiernos e Instituciones, Personas, Proveedores, socios y aliados	
	Fiabilidad de las Instalaciones (nº sucesos)	7.553	≤7355,12		
	Disponibilidad de las Instalaciones (Min.)	190	≤227,4	Gobiernos e Instituciones, Personas	
	Índice de impuntualidad Adif. Mercancías Red Convencional (%)	4,36	≤1,2		
	Índice de Impuntualidad Adif (Larga	5,92	≤2.62		

¹¹⁰ Los trenes - km liquidados son los trenes - km que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias. No se incluyen los trenes - km de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

Pilar/Palanca PE2030	Indicador de desempeño ¹⁰⁹	2025	Meta	Grupo de interés	ODS relaciona do
	Distancia/Red Convencional) (%)				
	Índice de Impuntualidad Adif (Media Distancia/Red Convencional) (%)	3,95	≤1,76		
	Índice de Impuntualidad Adif (Cercanías) (%)	1,90	≤1,3		
	Cumplimiento planes mantenimiento preventivo Adif Red Convencional (%)	90,28	≥90	Gobiernos e Instituciones, Sociedad, Personas, Proveedores, socios y aliados	
	Inversión RC ejecutada en obras (Inversión ejecutada por Adif sobre presupuesto interno) (%)	152	≥80		
Sostenibilidad	Pasajeros subidos y bajados en estaciones accesibles (% de viajeros) *	88,41*	≥88,39	Sociedad, Personas	
	Integración urbana (M€ de inversión acumulada) *	5.921,95*	≥5.628,2 9	Gobiernos e Instituciones, Sociedad, Personas	
	Contratos de arrendamientos con criterios sociales (Nº)	32	≥10	Gobiernos e Instituciones, Sociedad, Personas, Proveedores, socios y aliados, Nuestra gente	
	Reducción de emisiones de GEI (tCO ₂ eq/año evitadas en el sistema ferroviario por la implantación de actuaciones de lucha contra el cambio climático desde 2009)	12.508 ¹¹¹	≥13.014		

¹¹¹ La meta establecida no se ha alcanzado debido al retraso en la ejecución de varias actuaciones, cuya finalización está prevista para 2026.

Pilar/Palanca PE2030	Indicador de desempeño ¹⁰⁹	2025	Meta	Grupo de interés	ODS relacionado
	Residuos de construcción y demolición no peligrosos valorizados (%) *	99,96	≥70%	Gobiernos e Instituciones, Sociedad, Personas, Proveedores, socios y aliados, Nuestra gente	 
	Código ético (Nº de notificaciones por incumplimiento)	22	≥20	Gobiernos e Instituciones, Sociedad, Personas, Nuestra gente	
	Transparencia (% reclamaciones estimadas por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno respecto del total de iniciativas respondidas (Adif y Adif AV) *	2,47*	≤6	Gobiernos e Instituciones, Sociedad, Personas, Proveedores, socios y aliados	
	Mejora de la eficiencia energética (GWheq/año ahorrados en el sistema ferroviario por la implantación de actuaciones de eficiencia energética desde 2009)	70,18 ¹¹²	≥71,18	Gobiernos e Instituciones, Sociedad, Personas, Proveedores, socios y aliados, Nuestra gente	
Transformación digital	Disponibilidad de sistemas (%) *	99,76*	≥98	Gobiernos e Instituciones, Personas, Proveedores, socios y aliados	
	Expedientes liquidados (% Liquidaciones tramitadas SAP Contratación) *	35,98*	≥28	Gobiernos e Instituciones, Proveedores, socios y aliados, Nuestra gente	
	Estrategia digital: Nº proyectos derivados del Programa de Transformación	4*	≥4	Personas: Proveedores; Nuestra gente	

¹¹² La meta establecida no se ha alcanzado debido al retraso en la ejecución de varias actuaciones, cuya finalización está prevista para 2026.

Pilar/Palanca PE2030	Indicador de desempeño ¹⁰⁹	2025	Meta	Grupo de interés	ODS relacionado
	Digital iniciados en el año *				
	Colaboración e innovación abierta (% ideas y proyectos desarrollados) *	75%*	≥67	Sociedad, Personas, Proveedores, socios y aliados, Nuestra gente	

Política de Sostenibilidad

Adif y Adif AV se rigen en materia de sostenibilidad por la **Política de Sostenibilidad de Adif y Adif AV**, aprobada por los Consejos de Administración de ambas Entidades en 2024.

Esta Política tiene como marco de referencia el Plan Estratégico 2030, enmarcándose en el pilar de Sostenibilidad, con la idea de facilitar y dirigir la respuesta de las entidades a los distintos desafíos ambientales, sociales, operativos y de negocio que se nos presentan contribuyendo a mitigar los **tres desafíos prioritarios en materia de sostenibilidad (Visión 2050 del Consejo Empresarial para el Desarrollo Sostenible)** a los que nos enfrentamos como sociedad:

- **Emergencia climática.**
- **Protección de la Biodiversidad.**
- **Disminución de las desigualdades.**

Se fundamenta en los mismos **principios de actuación** que contempla el **Plan Estratégico 2030 (PE2030)** en **coherencia** con el **Código Ético y de Conducta** y con el resto de las **políticas existentes a nivel interno** incluidas en el Sistema de Gestión de Adif y Adif AV, asegurando su alineación con ellas.

Además, esta Política está **alineada** con las **recomendaciones del Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas de la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV)**, como buena práctica valorable. (Principio 24, Recomendación 53, Recomendación 54 y Recomendación 55).

Es de **aplicación** para **todas las personas trabajadoras de las entidades**. Por ello, se ha publicado en la intranet con objeto de difundir esta información y que todas las personas empleadas de Adif y Adif AV la conozcan.

También se puede encontrar esta Política de Sostenibilidad en las webs corporativas de Adif y Adif AV (apartados Sostenibilidad).

Para su **cumplimiento**, ambas entidades cuentan con los **instrumentos de seguimiento, transparencia y supervisión necesarios**.

Algunas de las **ventajas** de disponer de una política de sostenibilidad son que:

- Refuerza la Buena Gobernanza de las Entidades.
- Respalda e incrementa la relación de confianza con los grupos de interés.
- Dota de mayor transparencia a la información en el ámbito ASG (ambiental, social y de gobernanza).
- Evidencia el compromiso en materia de sostenibilidad de la alta dirección.

- Mejora la calificación de la evaluación crediticia otorgada por las agencias de *rating* en sostenibilidad.
- Responde a las demandas de inversores y a las obligaciones de divulgación de la información no financiera material, requeridas por la nueva regulación que afecta al *reporting* de sostenibilidad.
- Posiciona a las entidades a la vanguardia de la gobernanza de la sostenibilidad como referentes en mejores prácticas de gobierno corporativo.
- Una sólida política de sostenibilidad atrae a perfiles con mayor talento que buscan formar parte de organizaciones comprometidas en el reporte del estado de sostenibilidad

i. **Principales compromisos**

De esta manera, alineándose con los cinco criterios que establece el *World Business Council for Sustainable Development* (WBCSD) y con los retos marcados por el Consejo Empresarial Español para el Desarrollo Sostenible, la Política establece los siguientes **compromisos**:

- **Alcanzar cero emisiones netas** de gases de efecto invernadero (GEI) en 2050.
- Establecer **metas ambientales** ambiciosas a **corto y medio plazo** que contribuyan a la **recuperación de la naturaleza y la biodiversidad** para 2050.
- Integrar el apoyo a los **Principios Rectores de las Naciones Unidas** sobre Empresas y Derechos Humanos mediante la implantación de una política de respeto a los Derechos Humanos y un proceso de debida diligencia.
- Integrar el apoyo a la **inclusión**, la **igualdad**, la **diversidad** y la **eliminación de cualquier forma de discriminación**.
- Operar con los **más altos estándares de gobierno corporativo y transparencia**, mediante la divulgación de información material de sostenibilidad y alinear la gestión de riesgos empresariales con los riesgos ambientales, sociales y relacionados con la gobernanza (riesgos ASG).

Estos **compromisos** se complementan con los que Adif y Adif AV han establecido en su PE2030 vinculados a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas (NNUU):

- El bienestar de las personas apostando por un desarrollo socioeconómico inclusivo y sostenible del país.
- Un servicio seguro, que garantice la cohesión social favoreciendo la conectividad y la movilidad, fiable y de calidad.
- Una gestión íntegra y transparente que sea responsable y eficiente con los recursos naturales y económicos.
- La defensa de actuaciones que refuercen la vía a la igualdad de género.
- La gestión integral de los riesgos empresariales.
- La colaboración con nuestros grupos de interés.
- La innovación, la economía circular y la modernización tecnológica.
- La generación de valor y confianza para la sociedad.
- El desarrollo de un mundo diverso y global.
- El bienestar y el desarrollo profesional de las personas de Adif y Adif AV.
- La responsabilidad fiscal y la transparencia y diligencia en el uso diligente de los recursos públicos.

ii. Recursos destinados

Para garantizar la implantación, desarrollo y difusión de la Política de Sostenibilidad de Adif y Adif AV, se creó, en 2024, un **Comité de Sostenibilidad**, que es el órgano encargado de velar por el **cumplimiento de los compromisos** establecidos en la Política de Sostenibilidad, reforzando así el modelo de gobernanza de ambas entidades en materia de sostenibilidad. Además, **asesora a los Consejos de Administración** de ambas entidades **en materia de sostenibilidad**.

Su **funcionamiento y composición** se regulan a través de unas Normas de Funcionamiento Interno, que han adoptado la forma de Instrucción Técnica (ADIF-IT-109-005-001), y puesto a disposición en el Gestor documental del Sistema de Gestión de Adif y Adif AV.

Las funciones del Comité de sostenibilidad se detallan en el [apartado 1.2.1 El papel órganos de administración, dirección y supervisión](#).

iii. Mecanismos formales de queja y/o reclamación

Dado que esta Política se apoya y toma como referencia las distintas políticas de gestión existentes en las entidades incluidas en el **Sistema de Gestión de Adif y Adif AV (SGA)**, asegurando su alineamiento con ellas, los mecanismos formales de queja y/o reclamación son todos los definidos en el resto de las políticas de gestión ya existentes ([Buzón RSC](#), [Portal de transparencia Adif](#), oficinas de atención al cliente, aplicación informática RECLAMA, teléfonos, correos, página web corporativa, etc.).

1.3.2. Intereses y opiniones de las partes interesadas (SBM-2)

Principales Hitos:

- Campaña de comunicación sobre **hitos en las obras de Madrid Chamartín Clara Campoamor** e inauguración del vestíbulo de salidas de alta velocidad.
- Campaña de comunicación sobre la **recuperación de infraestructuras tras la DANA** de Valencia en 2024.
- Campaña de comunicación **Oferta Empleo Público (OEP)** para el año 2025.
- Revisión anual del **Plan de Comunicación Interna y Cultura Empresarial**, que establece planes y proyectos para fomentar la cultura corporativa y el orgullo de pertenencia de la organización.
- **Encuestas de Clima Laboral 2025**, para conocer la percepción de las personas trabajadoras (realizada en noviembre de 2025), se presentarán los resultados en enero/febrero 2026.
- Participación en **Ferias de Empleo** para apoyar el **Plan de Relevo Generacional** (Aula, Feria de la Universidad Politécnica de Valencia para el Empleo, participación en ferias de empleo de otras universidades; Universidad Complutense de Madrid, CEU, etc.).
- **Pantallas digitales** en los edificios corporativos de Madrid. Carga diaria de contenidos de información y noticias relevantes de la Entidad.

Contribución a los ODS:



Nuestros compromisos

- Reforzar la coordinación entre comunicación externa e interna.
- Mantener un **alto nivel de respuesta a las solicitudes de información** recibidas por los canales corporativos.
- Incrementar el nivel de engagement en redes sociales.
- Asegurar la **aportación de información de calidad y actualizada** a través de la página web corporativa.
- Contribuir a **mejorar la percepción de Adif** por parte de la sociedad y de los usuarios del sistema ferroviario.
- **Mantener los niveles de calidad en las respuestas ofrecidas** a través del canal de transparencia.
- Dar a conocer el **impacto de los fondos europeos** en la mejora de las infraestructuras ferroviarias y su impacto positivo en la movilidad y el desarrollo socioeconómico.
- **Integración total de la intranet** en el proyecto corporativo **Digital Work Place**.
- Continuación con las **Jornadas de difusión del Plan Estratégico 2030** en áreas del territorio.
- Inclusión de **nuevas actividades para personas empleadas** a través del **Club Gente Adif**.

Nuestros GGII

El Plan Estratégico 2030 ha considerado, mediante la agrupación de diferentes colectivos, **cinco GG. II. prioritarios**¹¹³:



Gobierno e Instituciones

Los GG. II. están formados por el Gobierno e Instituciones Nacionales y Europeas. Administraciones Públicas, especialmente el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MTMS), así como el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), organismos financieros e inversores.

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

¹¹³ Objetivo 4 (PSEV-OE4). Aumentar el valor de los activos colaborando con los GG. II. Relación y Alianzas con GG. II. para impulsar la actividad ferroviaria (PE2030)

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

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

- **RNE (RailNet Europe)**: organización que agrupa a los administradores de infraestructuras ferroviarias y organismos de asignación europeos (IMs/ABs) para colaborar en la planificación y gestión de la capacidad ferroviaria en corredores internacionales y mejora de la calidad y eficiencia, orientada al desarrollo competitivo de tráfico de viajeros y cercanías sobre los mismos. Sitio Web: <https://rne.eu/organisation/rne-approach-structure/>
Existe una Red de Ventanillas Únicas de contacto (*One Stop Shops* – OSS) que representa a cada administrador de infraestructuras en el tráfico internacional, constituyendo un único punto de contacto para toda la ruta internacional de un servicio ferroviario, desde las preguntas iniciales relativas al acceso a la red hasta las solicitudes de surcos internacionales y la revisión de resultados después de un servicio ferroviario. Sitio Web: <http://rne.eu/organisation/oss-c-oss/>
- **ERA (European Union Agency for Railways)**: para el desarrollo de especificaciones técnicas dirigidas a la interoperabilidad y seguridad. Adif participa en este desarrollo a través de EIM. Sitio Web: <https://www.era.europa.eu/>
- **PRIME (Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe)**: plataforma de administradores ferroviarios europeos para el desarrollo del Cuarto Paquete ferroviario, establecida entre la DG MOVE y los administradores de infraestructuras con el objetivo de mejorar la cooperación internacional de los gestores ferroviarios, apoyar la implementación de la política ferroviaria europea y desarrollar evaluaciones comparativas del rendimiento para el intercambio de mejores prácticas. Adif participa en la elaboración de un sistema de indicadores que permita el seguimiento de las principales actividades y la mejora de la gestión. Sitio Web: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/market/infrastructure-managers-prime_en

Sociedad

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

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

- **EIM (European Infrastructure Managers)**: asociación que aglutina a los más importantes administradores de infraestructuras europeos y que actúa como grupo de interés ante organismos de decisión política y legislativa de la Unión Europea, tales como la Comisión Europea y la Agencia Ferroviaria Europea, y realiza estudios en apoyo de la modernización del sector ferroviario. Sitio Web: <https://eimrail.org/>
- **UIC (International Union of Railways)**: asociación mundial que promueve el transporte ferroviario a nivel global, a través proyectos técnicos, investigación ferroviaria y soluciones estandarizadas. Sitio Web: <https://uic.org/>

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

Personas

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

Proveedores, Socios y Aliados

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

Desde empresas constructoras, consultoras, ingenierías, proveedores de servicios, mantenimiento, instalaciones, u otras Instituciones como aliadas, hacen posible la mejora continua de los servicios que prestan.

La relación con los proveedores se basa en garantizar la transparencia del proceso de contratación y la seguridad jurídica. El procedimiento de contratación se establece a través de la normativa de contratación aplicable, que incluye rigurosos parámetros de selección y articula todos los procedimientos de compras a través de una gestión basada en la transparencia, contemplando todos los procesos y sus posibles incidencias. Para cada proceso de contratación, Adif lleva a cabo la selección de proveedores en el que estos deben acreditar su solvencia empresarial y técnica, así como el cumplimiento de requisitos sociales y ambientales determinados para cada expediente de contratación. En el proceso de adjudicación Adif ya ha consolidado la utilización de la licitación electrónica, como herramienta esencial en sus procedimientos de contratación.

Nuestra Gente

Todas las personas que forman Adif constituyen el motor del PE2030 como GG. II. fundamental. Son las que cimentan los pilares de nuestro PE2030 y las que accionan las palancas de este, contribuyendo a la consolidación de una cultura ferroviaria alineada con las exigencias de la sociedad.

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

Canales establecidos con los GGII

Entre los **canales de comunicación interna** que se utilizan habitualmente en la Entidad, se encuentran:

- El **portal INICIA** de la Intranet, mediante el cual el personal tiene acceso a toda la información sobre hitos empresariales, estructura de la empresa, noticias de actualidad y sostenibilidad, formación y acceso a la misma, cambios organizativos, portal del empleado y en general cualquier tipo de comunicación corporativa. También es un canal de comunicación con la empresa, mediante el uso de los buzones: buzón ético, buzón de sugerencias, buzón de ideas para la mejora.
- **Boletín semanal de INICIA**, 43 envíos anuales.
- **Newsletter** de las áreas de actividad que se envían periódicamente a todas las personas trabajadoras: Calidad, Ciberseguridad, Seguridad en la Circulación, ...

- **Datos de satisfacción con las acciones de comunicación interna**, se recogen a través de encuestas entre los participantes como: encuesta de Clima Laboral (se realiza cada dos años y se ha realizado en 2025), encuestas de participación en todas las actividades que se realizan: jornadas, eventos, sorteos, actividades culturales y deportivas.
- Igualmente, se realizan **encuestas de satisfacción en actividades de Club Gente Adif**.
- **Jornadas de Comunicación Interna**, **reuniones** con la estructura de dirección y apoyo, **Telegram**, **boletines**, etc.
- **Campañas de comunicación o sensibilización** en temas específicos que son publicadas en la intranet, y que abarcan todos los ámbitos de la empresa: campañas de medicina preventiva, informes de gestión, prevención de riesgos laborales, seguridad en la circulación, calidad y medioambiente o formación entre otros.

En **2025**, se enviaron a través de **Teams 100 tarjetas**, herramienta a la que pueden acceder todas las personas trabajadoras de la Entidad. Además, existen **112 espacios de comunicación (8 nuevos)** creados en 2025).

A través del **espacio INICIA** se han **publicado un total de 31 noticias relacionadas con la sostenibilidad** para concienciar sobre la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenibles de Naciones Unidas, igualdad, eficiencia energética y cambio climático, entre otros asuntos.

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

- **Web corporativa:** página web de Adif <https://www.adif.es/inicio>
- **Portal de Transparencia:** activo diariamente con 188 solicitudes de información pública recibidas en 2025 y 12.929 correos gestionados a través del buzón web.
- **Canales digitales:** página web de Adif <https://www.adif.es/inicio>
- **Redes sociales:** X (@Adif_es + @InfoAdif); Instagram (@adif_es); LinkedIn (Adif); Facebook (facebook.com/Adif); InfoAdif (@InfoAdif).
- **Eventos**, Ferias y Congresos: 26¹¹⁴
- **Seminarios y Jornadas:** Participación en varias decenas de jornadas y actividades sectoriales promovidas por terceros.
- **Newsletter:** puesta en valor en medios y RRSS Boletín mensual de tráficos.

El propósito de las relaciones con los GG. II es atender las necesidades de información de dichos grupos, aportar credibilidad a la empresa, y contribuir a la Reputación de la compañía.

En esta línea las **principales actuaciones** realizadas para mantener el contacto continuado con los GG. II son las siguientes:

- Equipo específico y servicio de información 24 horas, 365 días, para informar a nuestros grupos de interés sobre incidencias en el servicio.
- Equipos específicos para la gestión de peticiones y mensajes recibidas a través del canal de transparencia, el canal establecido en la web corporativa y redes sociales.

¹¹⁴ Dato agregado Adif y Adif AV

- Equipo de relaciones con los medios para la difusión de información corporativa relevante y atender de manera eficaz a demandas de información de los medios de comunicación.
- Incorporación de criterios de accesibilidad universal en los canales de información al viajero y en los canales digitales de comunicación.

De esta forma, Adif pulsa de forma sistemática el grado de satisfacción de los GG. II. Es fundamental, por tanto, asegurar que las infraestructuras y servicios de la Entidad respondan de manera eficaz a sus expectativas y necesidades.

Estos estudios, anuales o bianuales en algún caso, dan continuidad a anteriores estudios de seguimiento respecto a la satisfacción y valoración de Adif AV realizados desde hace años, permitiendo disponer de series históricas y datos actualizados. Este hecho es crucial para analizar tendencias, evaluar el impacto de las acciones ya implementadas y adaptar las estrategias de forma proactiva.

Esta iniciativa de satisfacer a los GG.II. se alinea con el Plan Estratégico 2030 de la Entidad y su compromiso de potenciar un impacto positivo en la sociedad y nuestro ecosistema, alineándonos con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

GRUPOS DE INTERÉS	CANALES ESTABLECIDOS
GOBIERNO E INSTITUCIONES Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Administración Pública, Empresas públicas, Organizaciones financieras, Organismos reguladores y supervisores e Inversores	• Comunicación continua a través de los organismos competentes. • Reuniones de seguimiento o para proyectos concretos • Convenios Administrativos. • Portal del inversor en la web corporativa. • Grupos de <i>WhatsApp</i>. • Jornadas y eventos: actos, ferias, encuentros informativos, viajes con prensa, etc. • Encuentros informativos, viajes con prensa, etc.
PERSONAS Usuarios del sistema ferroviario, operadores ferroviarios, clientes empresas, gobiernos de otros países	• 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 ciudadanía interesada en la gestión de la infraestructura ferroviaria en su localidad. • Portal de Transparencia. • Buzón de comunicación Web. • Redes Sociales. • Jornadas/actos/eventos/ferias. • Grupos de <i>WhatsApp</i>. • Canal <i>App</i> Adif (información en tiempo real del estado de la red y horarios).

PROVEEDORES, SOCIOS DE NEGOCIO Y ALIADOS	• Comunicación vía correo electrónico o telefónica. • Convenios de colaboración. • Portal de Licitación Electrónica. • Acuerdos y colaboraciones sectoriales. • Asambleas generales y europeas, delegaciones internacionales. • Eventos y foros especializados. • Correo electrónico o teléfono. • Jornadas/actos/eventos/ferias. • Encuentros informativos.
SOCIEDAD Ciudadanía, asociaciones, ONG, organizaciones europeas e internacionales, grupos editoriales, prescriptores de opinión e influenciadores en medios y RRSS	• Informes anuales de Adif y otras publicaciones. • Información permanente a través de los medios de comunicación. • Comunicación <i>web</i>. • Redes Sociales. • Portal de Transparencia. • Grupos de <i>WhatsApp</i>, correo electrónico, teléfono, etc. • Jornadas/eventos/actos/ferias/encuentros informativos.
NUESTRA GENTE Personas empleadas, clientes internos	• Portal corporativo INICIA. • Comités de representación de las personas trabajadoras 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.

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

		Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
En vigor	Adif + Otros	183	182	200
	Adif + Adif AV + Otros	80	90	93
	Adif + Adif AV	7	4	6
Firmados	Adif + Otros	62	21	48
	Adif + Adif AV+ Otros	14	6	20
	Adif + Adif AV	0	1	0

En 2025 Adif tiene en vigor 299 acuerdos y convenios con organizaciones, asociaciones sectoriales y profesionales

Principales indicadores de comunicación a GG. II.

Indicador	2023	2024	2025
Nº de actuaciones en redes sociales ¹¹⁵ .	4.760	3.599	1.819
Porcentaje de solicitudes contestadas a través de los buzones de Comunicación Web respecto al total de correos recibidos ¹¹⁶ .	94%	90%	85,34%
Eventos gestionados por Adif y Adif AV ¹¹⁷ .	28	25	26
Porcentaje de solicitudes de medios de comunicación contestadas en un plazo igual inferior a 7 días ¹¹⁸ .	99%	97,70%	98,50%
Transparencia (% de reclamaciones admitidas por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno respecto del total de solicitudes de información) ¹¹⁹ .	2,40%	1,56%	2,47%

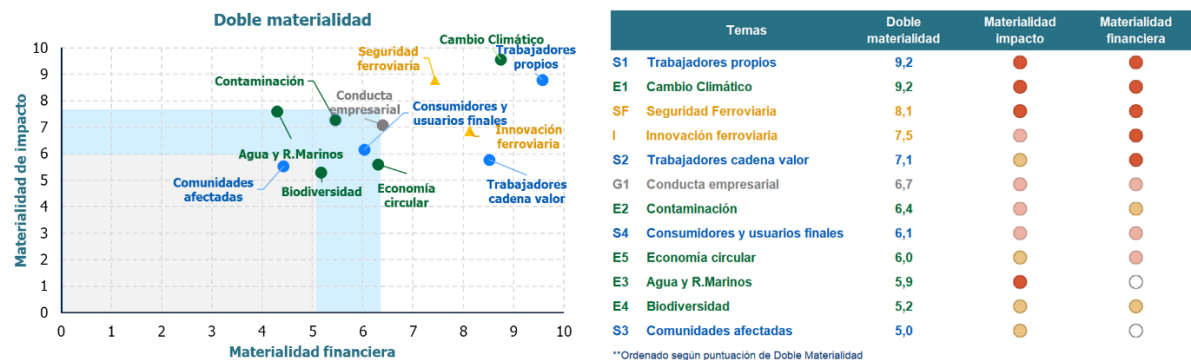
Por otra parte, las inquietudes, preocupaciones y necesidades de los Grupos de Interés trasladadas a partir de los diferentes mecanismos de comunicación con la Entidad, son tenidas en cuenta para elaborar la Estrategia de la Organización.

Se han realizado encuestas de calidad percibida cíclicamente. Siendo las áreas que interactúan con cada grupo las que desarrollan actuaciones o planes de mejora de la percepción del servicio prestado por la Entidad y las que pueden ofrecer información al respecto.

Se ha automatizado la clasificación de las 113 iniciativas estratégicas actuales en función de los Grupos de Interés identificados en el PE2030 para un tratamiento más rápido y específico de las acciones que se desarrollan para avanzar en el cumplimiento de las expectativas de los distintos Grupos de Interés.

1.4. Análisis de Doble Materialidad

1.4.1. Resultados y asuntos materiales de reporte (SBM-3)



El proceso de evaluación conjunto para la identificación de impactos, riesgos y oportunidades, así como la posterior creación de una matriz de resultados que refleja la visión de doble materialidad de los aspectos, se presentan como herramientas valiosas para la toma de decisiones informadas y estratégicas en el ámbito de la sostenibilidad

¹¹⁵ Dato agregado Adif y Adif AV.

¹¹⁶ Dato agregado Adif y Adif AV.

¹¹⁷ Dato agregado Adif y Adif AV.

¹¹⁸ Dato agregado Adif y Adif AV.

¹¹⁹ Dato agregado Adif y Adif AV.

corporativa. La inclusión de una escala de materialidad que combina las diferentes perspectivas y la evaluación directa con los *stakeholders* refuerzan la precisión y relevancia del Informe de Sostenibilidad.

En este sentido, la revisión de los temas de sostenibilidad vinculados al ESRS 1- AR16, junto con los dos temas sectoriales evaluados (seguridad e innovación ferroviaria) juntos a los grupos de interés de la compañía han denotado que el cambio climático, los trabajadores propios, y la seguridad ferroviaria.

Desde la óptica de impacto financiero, destaca la innovación ferroviaria como uno de los asuntos más relevantes en el análisis de doble materialidad junto con los trabajadores de la cadena de valor.

Adicionalmente, desde la perspectiva de impacto, sobresalen el agua y los recursos marinos, la contaminación y la conducta empresarial.

Posteriormente, a partir de la relevancia de cada uno de los temas materiales evaluados, se han determinado los IROs más relevantes vinculados a cada uno de los temas y subtemas considerados. Para ello, **se han evaluado junto a las áreas expertas en cada materia un total de 234 IROs** siendo los resultados los siguientes:

Medioambiente

Cambio Climático:

Con una materialidad alta tanto desde la perspectiva de impacto como financiera, el cambio climático se configura como un tema prioritario para Adif, abordado de forma integral a través de los ejes de mitigación, adaptación y eficiencia energética.

En el ámbito de los impactos, se han identificado **cuatro impactos positivos materiales**, de los cuales **tres son reales**, destacando el papel de las infraestructuras ferroviarias como palanca clave para el impulso de una movilidad sostenible. En este sentido, Adif se posiciona como un agente tractor y referente sectorial, contribuyendo activamente a la descarbonización del transporte y a la incorporación de prácticas de resiliencia climática en el sector ferroviario.

Desde la perspectiva de riesgos y oportunidades, los principales resultados del análisis son los siguientes:

Riesgos de transición (evaluados en los tres horizontes temporales definidos en IRO-1):

- **Escenario NZE:** Destacan **10 riesgos materiales**, de los cuales **6** se asocian a mitigación y **4** a adaptación. Por horizonte temporal, **3** se sitúan en el corto plazo, **4** en el medio y **3** en el largo plazo.
- **Escenario BAU:** Se han identificado **7 riesgos de transición**, todos ellos vinculados a la adaptación frente a los efectos adversos del cambio climático, distribuidos en **1** riesgo a corto plazo, **3** a medio plazo y **3** a largo plazo.

Riesgos físicos (evaluados conforme a los escenarios climáticos definidos):

- **Escenario RCP 4.5** (corto y medio plazo): Se han identificado **23 riesgos**, **10** en el corto plazo y **13** en el medio plazo.
- **Escenario RCP 8.5** (largo plazo): Se han priorizado un total de **13 riesgos** materiales.

Oportunidades (evaluadas en los tres horizontes temporales definidos):

- **Escenario NZE:** Se han identificado **21 oportunidades**, principalmente vinculadas a **mitigación (15)**, así como a **adaptación (3)** y **eficiencia energética (3)**, distribuidas en **5** oportunidades a corto plazo, **8** a medio plazo y **8** a largo plazo.

- **Escenario BAU: 20 oportunidades**, de las cuales **15** se asocian a mitigación, **2** a adaptación y **3** a eficiencia energética.

Contaminación:

La contaminación presenta una **materialidad media-alta desde la perspectiva de impacto, y media desde la óptica financiera**.

En relación con el ámbito de contaminación, se han identificado un total de **9 IROs** materiales, que se desglosan de la siguiente manera:

- **Impactos:** Se han priorizado **3 impactos negativos**, de los cuales **2 son reales** y **1 potencial**. Entre ellos, destaca el impacto asociado al uso de sustancias contaminantes, con posibles efectos adversos sobre los suelos y los medios hídricos.
- **Riesgos:** Se han determinado como materiales **4 riesgos**, principalmente vinculados a la contaminación acústica y a los vertidos de sustancias contaminantes, con potenciales implicaciones operativas, regulatorias y reputacionales para la Entidad.
- **Oportunidades:** Se han identificado como relevantes **2 oportunidades**, una relacionada con la mejora de la calidad acústica en el entorno ferroviario y otra asociada al desarrollo e implantación de buenas prácticas en la gestión de suelos contaminados.

Agua y Recursos Marinos:

Este tema tiene una **materialidad alta en impacto y baja desde el punto de vista financiero**. La construcción de nuevas infraestructuras puede afectar acuíferos y zonas marinas sensibles, por lo que Adif ha implementado medidas preventivas y de control para minimizar estos impactos. Aunque las inversiones en esta área son moderadas en comparación con el total de la actividad, su importancia radica en la protección ambiental.

En relación con los IROs asociados, no se han identificado como materiales aquellos vinculados al agua y recursos marinos. No obstante, este ámbito se considera relevante a nivel temático para la entidad y, por ello, se incluye información específica al respecto.

Biodiversidad y Ecosistemas:

La biodiversidad y los ecosistemas presentan una **materialidad media-baja tanto en impacto como en términos financieros**. Adif ha implementado medidas para minimizar posibles afecciones en cada etapa del ciclo de vida de las infraestructuras, incluyendo acciones compensatorias como la reforestación en zonas afectadas. Esto refuerza el compromiso con la conservación y restauración de los ecosistemas.

En este ámbito, se han identificado y priorizado un total de **5 IROs**, que se desglosan de la siguiente manera:

- **Impactos:** **2 impactos reales; 1 positivo**, asociado a la regeneración de ecosistemas, y **1 negativo**, vinculado a las interferencias y alteraciones sobre hábitats naturales.
- **Riesgos:** Se ha identificado **1 riesgo** asociado a la degradación o fragmentación de los ecosistemas próximos a las infraestructuras.
- **Oportunidades:** **2 oportunidades**, vinculadas a la gestión adecuada de los hábitats y ecosistemas colindantes a las infraestructuras ferroviarias, así como a la gestión de bosques y zonas aledañas con el objetivo de generar créditos de carbono y de biodiversidad.

Recursos y Economía Circular:

La economía circular tiene **una materialidad media-baja desde el punto de vista del impacto y media en términos financieros**.

En relación con el ámbito de economía circular y gestión de residuos, se han identificado un total de **6 IROs**, que se desglosan de la siguiente manera:

- **Impactos:** **1 impacto positivo real**, asociado a la gestión eficiente de los recursos y componentes derivados de la aplicación de principios de circularidad en obras y operaciones de mantenimiento.
- **Riesgos:** Se han determinado **3 riesgos**, vinculados a la escasez o dependencia de materiales críticos, al limitado aprovechamiento de los residuos generados en operaciones de terceros y a la gestión inadecuada de residuos.
- **Oportunidades:** Se han identificado **2 oportunidades**, asociadas a la gestión avanzada de los activos de la Entidad mediante la plataforma BIM y a la implantación de principios de economía circular en las propias actividades de Adif.

De forma **transversal al pilar ambiental han resultado materiales un total de 2 riesgos y 3 oportunidades** asociados a la gestión ambiental de los proyectos y operaciones ferroviarias.

Social

Trabajadores Propios:

Con una **materialidad alta tanto en impacto como en la dimensión financiera**, los empleados de Adif son una prioridad. La Entidad, con más de 13.772 trabajadores, asegura condiciones laborales equitativas e inclusivas mediante políticas sólidas y el cumplimiento de convenios colectivos. Desde el punto de vista financiero, el peso de los gastos de personal en el presupuesto refuerza la importancia estratégica de este grupo.

En relación con el ámbito de **personas trabajadoras de la Entidad**, se han identificado un total de **11 IROs**, que se desglosan de la siguiente manera:

- **Impactos:** Han resultado materiales **9 impactos reales**, de los cuales **8 son positivos**. Estos impactos se relacionan con las condiciones laborales, el tiempo de trabajo, los salarios, el diálogo social, el incremento de la oferta pública de empleo, así como con los efectos positivos derivados de las políticas y medidas orientadas a garantizar la igualdad de trato y el acceso a oportunidades. Asimismo, se ha identificado **1 impacto negativo** asociado a los accidentes laborales entre el personal de la Entidad.
- **Riesgos:** **1 riesgo material**, vinculado a la ocurrencia de accidentes o enfermedades profesionales entre la plantilla de la Entidad.
- **Oportunidades:** La formación y la transferencia de conocimiento se han identificado como la oportunidad más relevante entre las evaluadas, por su contribución al desarrollo profesional, la empleabilidad y la sostenibilidad a largo plazo de la Entidad.

Trabajadores en la Cadena de Valor:

Este tema tiene una **materialidad alta en la dimensión financiera y media desde la perspectiva de impacto**. Dada la magnitud de las licitaciones y contratos gestionados por Adif, los trabajadores subcontratados son esenciales para garantizar el mantenimiento y desarrollo de las infraestructuras.

En relación con las personas trabajadoras de la cadena de valor, se han priorizado un total de **4 IROs**, que se desglosan de la siguiente manera:

- **Impactos:** Se ha puesto de manifiesto como material **1 impacto positivo real**, vinculado a la generación de oportunidades de empleo en las empresas contratistas.
- **Riesgos:** Han resultado materiales **3 riesgos** diferenciados, asociados al riesgo de accidentabilidad, al riesgo de discriminación y brechas salariales, y al riesgo operativo derivado de la carencia de capacidades en la plantilla de las empresas de la cadena de valor.

Comunidades Afectadas:

Las comunidades locales presentan una **materialidad media-baja tanto en impacto como en el aspecto financiero**. Los efectos de las actividades de Adif en estas comunidades están vinculados principalmente a la ejecución de obras y circulación de trenes por núcleos urbanos.

En relación con las comunidades afectadas, esta temática se configura como una de las que presenta un mayor número de **IROs**, con un total de **10** identificados, que se desglosan de la siguiente manera:

- **Impactos:** Destacan **6 impactos reales**, de los cuales **5** son de carácter **positivo**. Entre ellos, destacan los impactos asociados a los programas de carácter social impulsados por la Entidad, tales como Estaciones Abiertas, Activos para el Desarrollo o las iniciativas de recuperación del patrimonio ferroviario. Asimismo, se ha puesto de relieve el impacto positivo generado en las comunidades a través de las sociedades de integración. Por otro lado, se ha puesto de manifiesto **1 impacto negativo**, vinculado a los procesos de expropiación de terrenos y propiedades que afectan a las comunidades.
- **Riesgos:** Se han priorizado **2 riesgos**, uno asociado a la posible vulneración de derechos básicos derivada de impactos de carácter híbrido y otro vinculado a la potencial afección física o emocional a las comunidades afectadas.
- **Oportunidades:** Se han identificado **2 oportunidades**, la primera relacionada con el refuerzo de la comunicación institucional y la segunda con el impulso de la interoperabilidad del transporte de mercancías.

Consumidores y Usuarios Finales:

Este grupo tiene una **materialidad media en términos de impacto y financiera**. La construcción y modernización de infraestructuras mejoran la calidad de los servicios ferroviarios, lo que beneficia tanto a los operadores como a los usuarios finales. Aunque el impacto financiero directo de estas acciones es moderado, contribuyen al desarrollo de un sistema de transporte más eficiente y sostenible.

En esta línea, **han resultado materiales** un total de **9 IROs** asociados a **los consumidores y usuarios finales**, que se desglosan de la siguiente manera:

- **Impactos:** Destacan **6 impactos reales de carácter positivo**, vinculados al papel del transporte ferroviario como elemento clave para garantizar la cohesión social y favorecer la conectividad con otros modos de transporte a través de las estaciones intermodales. Asimismo, se pone de relieve la labor social e inclusiva desarrollada por la Entidad mediante iniciativas como el programa Adif Acerca.
- **Riesgos:** Se han puesto de manifiesto **2 riesgos**, el primero relacionado con posibles **incidencias** en la gestión y protección de la información de los usuarios, y el segundo vinculado a la seguridad de los usuarios finales en el uso de las infraestructuras ferroviarias.

- **Oportunidades: 1 oportunidad**, asociada a la consolidación del proceso de liberalización ferroviaria, como palanca para impulsar el crecimiento del número de viajeros, mejorar la eficiencia operativa del sistema ferroviario y reforzar los niveles de transparencia.

Gobernanza

Conducta Empresarial:

La conducta empresarial presenta una **materialidad media-alta desde el impacto y la dimensión financiera**. Adif, como Entidad Pública Empresarial, se rige por altos estándares de ética, transparencia y cumplimiento normativo. De este modo, han resultado relevantes un total de **6 IROs**, que se desglosan de la siguiente manera:

- **Impactos: 1 impacto negativo potencial**, asociado a la eventual materialización de casos de corrupción confirmados en la Entidad.
- **Riesgos:** Se han identificado **3 riesgos**, vinculados a la existencia de prácticas controvertidas tanto en la Entidad como en la cadena de valor, así como a comportamientos no éticos o disfuncionales.
- **Oportunidades:** Destacan **2 oportunidades**, por un lado, la consolidación del liderazgo institucional derivada de la implantación y seguimiento de la Agenda 2030, y por otro, el refuerzo de la confianza de inversores y grupos de interés a través de la integración efectiva de los requerimientos de la Directiva CSRD.

Sectorial

Seguridad Ferroviaria:

La seguridad ferroviaria es un tema de **materialidad alta tanto en impacto como en la dimensión financiera siendo uno de los pilares centrales dentro de la gestión y administración de las infraestructuras ferroviarias**.

Asociados a esta materia, han resultado materiales un total de **4 IROs**, que se desglosan de la siguiente manera:

- **Impactos: 1 impacto negativo real**, derivado de fallos técnicos, sabotajes o sustracción de materiales críticos, con potenciales efectos adversos sobre la continuidad operativa y la seguridad ferroviaria de los usuarios.
- **Riesgos:** Se han priorizado **3 riesgos**, 2 de ellos vinculados a ciberseguridad, y 1 asociado a interrupciones de la actividad como consecuencia de robos, sabotajes o fallos operativos.

Innovación Ferroviaria

Dada su elevada relevancia sectorial, la innovación ferroviaria se ha incorporado de forma expresa al análisis de doble materialidad del presente ejercicio. Se trata de un ámbito con alta relevancia desde la perspectiva financiera.

En este contexto, han resultado relevantes un total de **7 IROs** asociados a la innovación ferroviaria, que se desglosan de la siguiente manera:

- **Impactos: 3 impactos positivos reales**, vinculados al refuerzo de la competitividad, la eficiencia y la proyección del sector ferroviario como consecuencia de una mayor inversión en innovación. Asimismo, destacan la consolidación del Centro de Tecnologías Ferroviarias como polo de innovación y el impulso de la innovación colaborativa a través del partenariado europeo Europe's Rail Joint Undertaking.

- **Oportunidades:** La innovación ferroviaria se configura como uno de los principales focos de oportunidad, con **4 oportunidades** asociadas al impulso de la innovación europea mediante alianzas estratégicas, al despliegue de instalaciones de ensayo y experimentación, a la incorporación de trenes con sistemas de baterías y a la implantación de redes eléctricas de tracción.

1.4.2. Metodología de análisis de doble materialidad (IRO-1)

La metodología empleada en el análisis sigue la orientación propuesta por la Directiva europea CSRD, integrada dentro del **ESRS 1**, Apartado 3.3 - Doble importancia relativa, aplicando matices y recomendaciones emitidas por EFRAG en el documento *"Implementation guidance for materiality assessment"* y del Consejo General de Economistas de España a través de los materiales de apoyo publicados, para lograr una aproximación más efectiva.



Como parte inicial del análisis, se ha llevado a cabo un proceso de entendimiento del contexto y de la situación de la compañía en relación con el entorno empresarial, identificando las principales actividades y líneas de negocio.

Una vez situado el contexto, se han identificado, mediante diferentes procesos, los principales grupos de interés relacionados con la compañía y su actividad, procediendo a analizar su posible relación para con estas.

Para ello, se ha realizado una consulta directa a los *stakeholders*, quienes han podido trasladar sus principales preocupaciones en el ámbito de sostenibilidad.

Una vez identificados los aspectos de mayor relevancia, se ha establecido su correspondencia con los bloques temáticos definidos en la normativa aplicable, de conformidad con el ESRS 1 – AR 16. Este ejercicio ha permitido configurar un listado de temas plenamente alineado con el posterior modelo de reporting, sobre el que se ha evaluado el efecto de cada uno de ellos tanto en la Entidad como en su entorno, desde una perspectiva de doble materialidad, considerando la materialidad de impacto y la materialidad financiera.

A partir de dicho listado, se ha llevado a cabo la evaluación de la materialidad de los temas identificados mediante un enfoque estructurado, articulado en dos fases interdependientes, con el objetivo de determinar, en primer lugar, las cuestiones de sostenibilidad más relevantes para Adif y Adif AV y, posteriormente, concretarlas en Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs).

La primera fase ha consistido en identificar los temas de sostenibilidad, incluidos en el ESRS 1 – AR 16, y aquellos de especial relevancia sectorial, como la seguridad y la innovación ferroviaria, que resultan más significativos para la Entidad. Para ello, se han realizado entrevistas y encuestas a los principales representantes de los grupos de interés, quienes han cumplimentado un formulario estructurado que ha permitido el tratamiento homogéneo y sistemático de los resultados, conforme a los criterios y definiciones establecidos por la Directiva CSRD.

Los resultados obtenidos han sido posteriormente procesados mediante un modelo de cribado y ponderación de datos. A través de este ejercicio se ha asignado un valor de materialidad a cada uno de los aspectos evaluados desde ambas perspectivas de materialidad (impacto y financiera), así como un valor medio final que permitió priorizar los temas en función de su relevancia.

La segunda fase del análisis se ha centrado en la concreción de los temas materiales identificados en Impactos, Riesgos y Oportunidades, atendiendo a la naturaleza de las actividades desarrolladas y a las particularidades operativas de la Empresa. Este ejercicio constituye uno de los principales hitos y novedades del presente Informe de Gestión, al haberse desarrollado mediante un proceso de identificación y evaluación especialmente exhaustivo, en estrecha colaboración con las distintas áreas de la Entidad y en coordinación con el departamento de Gestión Integral de Riesgos.

Como resultado de la aplicación de esta metodología, se han identificado los elementos esenciales en materia de sostenibilidad que, debido a su materialidad crítica, requieren un nivel de información y análisis más detallado en el marco del reporting de sostenibilidad.

El proceso definido para la **identificación, evaluación, priorización y gestión de los Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs)** se ha estructurado en las siguientes fases:

- **Revisión y análisis documental:** A partir de la información previamente divulgada por la Entidad, así como de las metodologías, procedimientos y documentación interna disponible, se ha llevado a cabo un análisis exhaustivo complementado con la información recabada de los distintos departamentos expertos en cada ámbito. Este ejercicio ha permitido disponer de una base sólida y homogénea para el desarrollo del análisis.
- **Elaboración de un listado preliminar de IROs:** Sobre la base de la información recopilada y con la participación activa de las áreas implicadas, se ha elaborado un listado amplio de IROs potenciales, vinculados tanto a los temas recogidos en el **ESRS 1 – AR 16** como a aquellos temas sectoriales identificados como materiales. Este listado inicial ha constituido el punto de partida para la posterior evaluación.
- **Definición de variables y umbrales de materialidad:** A continuación, se han definido los parámetros, escalas y umbrales necesarios para determinar la materialidad de los distintos IROs. En este proceso se han tenido en cuenta los criterios del modelo de Gestión Integral de Riesgos de la Entidad, así como las orientaciones y guías técnicas publicadas por EFRAG y el ICAC, con el objetivo de garantizar la coherencia metodológica interna y la alineación regulatoria.
- **Determinación de los IROs materiales:** Esta fase se ha desarrollado, en primer lugar, en estrecha colaboración con las áreas expertas de la Entidad, asignando cada IRO al área con mayor conocimiento y capacidad de análisis. Posteriormente, se han facilitado encuestas de evaluación de IROs a cada una de las áreas implicadas, de forma que cada una de ellas, de acuerdo con los parámetros y escalas previamente definidos, han valorado la relevancia de cada IRO para la Entidad, siempre teniendo en cuenta las perspectivas de impacto y financiera.
- **Vinculación de los IROs con el Estado de Sostenibilidad:** Finalmente, cada IRO identificado como material fue vinculado con el apartado correspondiente del Estado de Sostenibilidad, en el que se describen las políticas, acciones, medidas y métricas asociadas, asegurando así la coherencia, trazabilidad y consistencia del reporting.

Para centrar el foco sobre actividades y relaciones concretas, así como de cara a obtener una visión de las diferentes localizaciones en las que la compañía opera, se han realizado entrevistas con los representantes de los diferentes grupos de interés local.

Durante las citadas entrevistas, se ha consultado acerca de las actividades concretas que se realizan en relación con cada uno de los temas e IROs planteados, solicitando además un

reporte de los mismos en formato narrativo, de cara a su inclusión en el Informe de Sostenibilidad.

Por otro lado, como parte de la encuesta de doble materialidad y la evaluación de IROs realizadas a los *stakeholders*, se ha tenido en cuenta en qué punto de la cadena de valor se refleja el efecto de las actividades que se realizan en relación con el aspecto planteado, pudiendo ser en:

- **Operaciones propias:** Originado como parte de la actividad directa de la compañía.
- **Upstream:** Originado por parte de la cadena de valor, en término ascendente.
- **Downstream:** Originado por parte de la cadena de valor, en término descendente.

Con el objetivo de identificar impactos, riesgos y oportunidades, se ha realizado un análisis inicial sobre los aspectos más relevantes para la Entidad. Para ello, se ha realizado una revisión de informes previos, entre los que se encuentra el PE2030, en el cual se definen los principales actores involucrados en la cadena de valor de la Entidad.

Es importante mencionar que en el proceso para la evaluación de la doble materialidad y la identificación de los IROs asociados a los *stakeholders* se ha colaborado con las áreas de la Entidad que tienen contacto directo con los mismos; siendo estas las que han proporcionado la información relevante en este ejercicio. No obstante, cabe destacar que, además de las áreas internas que han sido involucradas en este ejercicio, también han participado directamente los grupos de interés externos con mayor relevancia para Adif. Esto ha permitido obtener una visión integral que facilita la toma de decisiones fundamentadas.

El análisis se ha estructurado a través de encuestas dirigidas a los representantes de los grupos de interés asociados a la compañía, siguiendo el modelo del Reglamento Delegado de la Directiva CSRD. Como parte del proceso, se han coordinado reuniones en las que se han formulado y respondido una serie de preguntas y formularios.

De esta forma, las personas entrevistadas han valorado el impacto generado por las actividades de la compañía en relación con cada tema abordado. En este marco, el modelo de evaluación ha consistido en evaluar si dichas actividades han tenido un efecto positivo o negativo sobre el entorno de la compañía, considerando tanto el impacto interno (*ad-intra*) como el externo (*ad-extra*).

- **Efecto positivo:** Actividades que beneficiaron el entorno o la compañía, mitigando el impacto de la actividad.
- **Efecto negativo:** Actividades que perjudicaron el entorno o la compañía, incrementando la huella de la actividad.

Posteriormente, en el marco de la segunda fase del análisis de doble materialidad, centrada en la identificación y evaluación de los IROs, la priorización de los temas de relevancia se ha determinado atendiendo a la magnitud de la consecuencia acarreada por la materialización del IRO y a la probabilidad de ocurrencia.

En particular, para la evaluación de la **relevancia de los impactos** se han considerado distintas variables, que han sido evaluadas a través de escalas de cinco niveles, de conformidad con los criterios establecidos por los ESRS. En este caso, se han considerado como materiales los impactos catalogados con una relevancia **“muy alta”** o **“determinante”**.

- **Impactos negativos reales:** La relevancia de estos impactos se ha evaluado atendiendo a las siguientes variables:

- **Magnitud del impacto:** Mide la trascendencia o intensidad del efecto generado sobre el entorno.
- **Alcance:** Evalúa la amplitud o extensión del impacto. La definición de las escalas varía en función de la naturaleza del impacto, diferenciando entre impactos de carácter ambiental —orientados a áreas geográficas, emplazamientos o extensiones territoriales— y sociales, centrados en el número de personas potencialmente afectadas.
- **Carácter irremediable (irreversibilidad):** Analiza la posibilidad de reparar, restaurar o compensar los efectos ocasionados.
- **Impactos positivos reales:** Para su evaluación se ha aplicado un enfoque análogo al descrito para los impactos negativos reales, si bien no se ha tenido en cuenta la variable de irreversibilidad, de acuerdo con las guías metodológicas aplicables.
- **Impactos potenciales, positivos o negativos:** A las variables anteriores se ha añadido la probabilidad de ocurrencia del impacto, con el fin de estimar la posibilidad de que el impacto se materialice.

Por su parte, la evaluación de los riesgos y oportunidades asociados a cada uno de los temas de sostenibilidad y sectoriales identificados como materiales se ha llevado a cabo atendiendo a las siguientes variables:

- **Probabilidad de ocurrencia del riesgo u oportunidad:** Se ha evaluado mediante una escala de cinco niveles, diseñada en coherencia con los sistemas corporativos de identificación y evaluación de riesgos de la Entidad, lo que permite asegurar la consistencia con el modelo de Gestión Integral de Riesgos.
- **Magnitud del efecto financiero:** Asimismo, esta variable se ha evaluado a través de una escala de cinco niveles que contempla tanto los impactos financieros directos y cuantificables mediante métricas financieras como aquellos efectos financieros indirectos o no reconocidos contablemente, tales como los de carácter reputacional.

En este sentido, se han determinado como relevantes o materiales las **oportunidades** catalogadas como “**muy alta**” o “**Determinante**”, mientras que para los **riesgos** el umbral mínimo se ha fijado en aquellos que tienen notoriedad “**Alta**”.

Cabe destacar que cada uno de riesgos y oportunidades climáticas han sido evaluados según diferentes escenarios climáticos y horizontes temporales. En concreto los escenarios que se han tenido en cuenta son:

- **Riesgos de transición y oportunidades climáticas.** Se han evaluado de forma separada para cada uno de los siguientes escenarios climáticos:
 - **Escenario de emisiones netas nulas en 2050 - Net zero emissions (NZE):** Alineado con un escenario normativo y social en el que se alcance el objetivo de limitar el aumento promedio de la temperatura global en superficie a 1,5°C respecto a los niveles preindustriales. Es asemejable a un escenario intermedio entre RCP 2.6 y RCP 4.5 del Quinto Informe de Evaluación del IPCC, salvando las distancias puesto que el rango de calentamiento del escenario RCP 4.5 se sitúa entre los 1,1 – 2,6°C y el RCP 2.6 entre 0,3 – 1,7°C en 2100.
 - **Escenario de políticas climáticas insuficientes o Business As Usual (BAU, menores riesgos de transición):** Escenario en el que por motivos políticos,

normativos y socioeconómicos las medidas de mitigación y la presión sobre la descarbonización no sean suficientes para alcanzar los objetivos globales, resultando en un riesgo de transición bajo y un riesgo físico severo.

En relación con los horizontes temporales, se han diferenciado los siguientes tres horizontes:

- **Corto plazo (2026):** año inmediatamente posterior a la presentación del Estado de Sostenibilidad en el Informe de Gestión de la Entidad.
 - **Medio plazo (2030):** la fecha para la que la Unión Europea tiene planes y medidas más concretas para plasmar su objetivo de reducción de las emisiones en su camino hacia el cero neto en 2050.
 - **Largo plazo (2050):** fecha en la que la Unión Europea se ha planteado ser neutra en carbono, por lo que toda la normativa irá asociada a este momento.
- **Riesgos físicos.** Su evaluación se ha realizado en base a los escenarios y horizontes contemplados en la norma NAG 4000; siendo estos los siguientes:

Horizonte temporal	Escenario climático asociado
Corto plazo (2026-2040)	RCP 4.5 — Trayectoria de emisiones intermedias utilizada para el horizonte cercano según el Visor de Escenarios de Cambio Climático (Link).
Medio plazo (2041-2070)	
Largo plazo (2071-2100)	RCP 8.5 — Trayectoria de emisiones altas utilizada para el horizonte lejano según el Visor (Link).

De este modo, la siguiente tabla recoge las distintas variables y escalas de valoración consideradas en la evaluación y determinación de los IROs materiales, proporcionando un marco homogéneo y consistente para su priorización.

Dimensión	Escala propuesta	Descripción
Probabilidad	1-5 (Remoto – Casi seguro)	Evalúa la posibilidad de ocurrencia del riesgo, la oportunidad o el impacto.
Magnitud financiera	1-5 (Bajo – Catastrófico/Transformadora)	Evalúa los efectos económicos directos e indirectos, tanto medibles como no reconocidos.
Magnitud de impacto	1-5 (Bajo – Determinante)	Mide la severidad del efecto, considerando intensidad, duración y nivel de alteración.
Alcance / Extensión	1-5 (Bajo – Determinante)	Considera la amplitud geográfica, organizacional o de partes interesadas afectadas.
Irreversibilidad	1-5 (Bajo – Determinante)	Analiza la posibilidad de revertir o compensar los efectos negativos.

Además, la cuantificación de los impactos financieros se ha realizado sobre el listado de temas definidos por el Reglamento Delegado 2023/2772 en la ESRS 1, AR 16.

Debido a la mayor complejidad en la recopilación de esta información, en primer lugar, se ha preguntado a los representantes de los grupos de interés por el efecto financiero estimado de las actividades evaluadas; y, en segundo lugar, estos datos han sido

confirmados con el personal representante de la Entidad, así como con la realización de un análisis de magnitudes derivado de las Cuentas Anuales.

De acuerdo con la CSRD y directrices de EFRAG, para la realización del análisis de las Cuentas Anuales de los temas de sostenibilidad evaluados (ESRS 1- AR16) se han considerado las partidas relacionadas con las siguientes magnitudes:

- a) **El Volumen Neto del Negocio (VNN).** Se toma como referencia el total de ingresos alineados con la Taxonomía Ambiental de la UE, específicamente con la Actividad 6.14: *Administración de infraestructuras ferroviarias*, vinculada al objetivo de mitigación del cambio climático.
- b) **Los gastos operativos (OPEX)** en proporción al impacto financiero cuando la implementación de un plan de acción requiera tales gastos.
- c) **El Gasto de Capital (CAPEX)** puede verse afectado por riesgos asociados a las inversiones destinadas a mitigar tanto los riesgos físicos como los de transición en Adif AV y a las inversiones realizadas para impulsar las prácticas sostenibles en la Entidad e impulsar el transporte sostenible e inclusivo.

El proceso metodológico definido por la Entidad para la identificación de los IROs permite garantizar una trazabilidad clara y consistente entre los impactos negativos y positivos generados en el entorno y los riesgos u oportunidades que pueden derivarse de dichos impactos.

En este contexto, una vez configurado el listado preliminar de IROs asociados de forma independiente a cada uno de los temas materiales, se ha llevado a cabo un proceso de revisión y análisis cruzado por parte de los equipos de la Entidad. Este ejercicio ha tenido como objetivo determinar el grado de relación existente entre cada impacto identificado y los riesgos u oportunidades asociados, lo que ha permitido realizar una definición más precisa y acotada de los IROs finales.

Asimismo, para una evaluación y seguimiento experto de cada IRO, estos han sido asignados a las áreas en base a su naturaleza. Este enfoque ha facilitado no solo una adecuada atribución de responsabilidades, sino también una trazabilidad efectiva del vínculo entre los impactos y los riesgos u oportunidades, reforzando la integración del análisis de doble materialidad en los procesos de gestión de la Entidad.

Para la elaboración del **listado preliminar de IROs** se ha tenido en consideración la totalidad de la información pública y de carácter interno disponible, complementada con **consultas ad hoc** a cada una de las áreas involucradas.

En este contexto, ha resultado especialmente relevante la información recopilada durante las **sesiones de trabajo mantenidas con las áreas sobre doble materialidad**. Estas reuniones han permitido obtener elementos clave para concretar y desagregar los temas y subtemas recogidos en el ESRS 1 – AR 16 en IROs específicos, plenamente adaptados a la naturaleza, características y modelo operativo de Adif y Adif AV.

En cuanto al **perímetro de actividad**, el análisis ha abarcado de forma integral todos los ámbitos de actuación de la Entidad. La aplicación de este enfoque global ha sido posible gracias al análisis inicial de contexto y entorno, así como a la participación activa de todas las áreas clave, garantizando una cobertura completa de la cadena de valor y de los principales frentes operativos.

En relación con el ejercicio anterior, el análisis de doble materialidad ha sido actualizado y reforzado, incorporando un tema sectorial adicional que se ha identificado como

especialmente relevante para la Entidad, dada su elevada trascendencia estratégica y su contribución al desarrollo sostenible del sistema ferroviario: la **innovación ferroviaria**.

1.5. Gestión Integral de Riesgos

Principales Hitos:

Ámbito de Gestión Integral de Riesgos:

- **Revisión del catálogo de riesgos ASG**, que permitirá una identificación de elementos adicionales completando **la integración de los factores ASG en los riesgos que forman el Mapa de Riesgos de la Entidad**, reforzando el enfoque responsable y sostenible en la gestión de riesgos ambientales, sociales y de gobernanza.
- **Publicación de la información de los riesgos con herramienta Power BI**, que facilita la consulta del seguimiento trimestral de cada riesgo y del conjunto de los riesgos críticos y estratégicos durante todo el Ciclo GIR.

Contribución a los ODS:

Nuestros compromisos:

Ámbito de Gestión Integral de Riesgos:

- **Mejora del modelo de Gestión Integral de Riesgos, GIR**, mediante el despliegue de la gestión de riesgos en otros ámbitos de actividad, incorporación de elementos cuantificadores en el modelo.
- **Profundización en los riesgos ASG**, identificación de impactos, riesgos y oportunidades (IROS).

1.5.1. Principios de la política de gestión integral de riesgos

La **Política de Gestión Integral de Riesgos, GIR**, establece los pilares básicos sobre los que se asienta el modelo de gestión de riesgos. Debido a las mejoras incorporadas a lo largo del ejercicio 2025, esta política se encuentra actualmente en proceso de revisión. No obstante, los elementos vertebradores del modelo, por su propia naturaleza, han de mantener una línea de continuidad y estabilidad coherentes con la evolución del modelo y la realidad del entorno.

En este sentido, sin menoscabo de próximas adecuaciones en línea con lo antes indicado, la Política GIR se diseñará para dar respuesta tanto a escenarios continuistas como de incertidumbre e inestabilidad como el actual. De esta forma, el **Sistema de Gestión Integral de Riesgos** considera la posibilidad de actualizaciones puntuales del mapa de riesgos ante acontecimientos singulares o variaciones significativas de contexto, aplicándolo bien con la revisión de los riesgos gestionados, la inclusión de nuevos riesgos en el mapa, o la elaboración de mapas específicos que permiten focalizar temporalmente la gestión en algunos aspectos, y particular la información para tomas de decisiones singulares.

Sí están sometidos a una actualización periódica, tal y como se establece en la Política GIR, la identificación y gestión de los riesgos Críticos y Estratégicos a los que se encuentra expuesta la actividad empresarial. Así, con periodicidad anual (existiendo mecanismos que

permiten incorporar nuevas amenazas durante el periodo), se realiza la revisión y actualización del **Mapa de Riesgos** de la Entidad.

Para el ejercicio 2025, se realizó un análisis del contexto interno y externo en el que opera Adif, resaltando los principales temas que podrían tener una especial incidencia en cada una de las áreas de la Entidad.

Tras ello, los principales componentes del Mapa quedan sintetizados en las anteriores **categorías**:

- Seguridad
- Operaciones
- Personas
- Reputacional y cumplimiento
- Financieros
- Otros Proyectos

Estas categorías responden a un criterio interno que permite una gestión adaptable a la situación, necesidades, actividad y objetivos de la Entidad, con el objetivo de incrementar la efectividad de la información resultante del modelo. Así, por ejemplo, aspectos vinculados al proceso de liberalización, de elevado impacto en ejercicios previos, hoy en día se considera ya integrados plenamente en la actividad, por lo que ha dejado paso a nuevas clasificaciones que permitirán reflejar otros aspectos de mayor criticidad, como es el caso del reto que supone hacer efectivas todas las inversiones derivadas del PRTR, combinadas con mantener los niveles de servicio.

1.5.2. Sistema de Gestión Integral de Riesgos Mapa de riesgos Críticos y Estratégicos

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

Desde la Gestión Integral de Riesgos, se aporta una visión transversal e integrada de los riesgos con una perspectiva de Empresa, poniendo especial foco en aquellos que pudieran suponer una amenaza a la continuidad y estrategia de la Entidad. En este sentido, el modelo sigue una metodología adaptada de COSO ERM e ISO 31.000, contando con la involucración de los diferentes ámbitos de actividad de la entidad que forman parte activa en todo el proceso (identificación, análisis, evaluación, monitorización y seguimiento).

En concreto, la identificación de **riesgos Críticos y Estratégicos** se realiza anualmente, al inicio del ejercicio, mediante la realización de reuniones específicas con las diferentes áreas de actividad, en las que se pone en común el contexto interno y externo de la Entidad, con la finalidad de identificar todos aquellos aspectos que pueden tener relevancia en la gestión de los riesgos críticos y estratégicos de la Entidad, para establecer las causas y las consecuencias de cada riesgo y su evaluación más objetiva en base a escalas de impacto y probabilidad, para después componer el Mapa de Riesgos anual de la entidad, aunque se contempla la posibilidad de revisión de los riesgos durante el ejercicio ante cualquier evento identificado.

Este modelo se complementa con la visión de empresa aportada por el Comité de Riesgos.

El Comité de Riesgos es el elemento clave de canalización de toda la información relativa a los riesgos Críticos y Estratégicos

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

En el **Mapa de Riesgos Críticos y Estratégicos** de la Entidad de 2025 se encuentran representados, entre otros, los principales componentes del modelo ASG de aplicación a la actividad y entorno de Adif AV: riesgos asociados a aspectos medioambientales relacionados con las consecuencias del desarrollo de la actividad empresarial, el cambio climático, la reputación, fraude y aquellos relativos a la seguridad, salud y evolución de las personas que forman parte de la Entidad.

Se ha realizado un análisis de los componentes ASG contemplados en cada uno de los riesgos del Mapa de Riesgos que son gestionados en la compañía, asegurando un enfoque responsable en la gestión de riesgos ambientales, sociales y de gobernanza.

Durante 2025 se ha realizado una revisión del catálogo de riesgos ESG, que permitirá una identificación de elementos adicionales, completando la integración de los factores ESG en los riesgos que forman el Mapa de Riesgos de la Entidad, reforzando el enfoque responsable y sostenible en la gestión de riesgos ambientales, sociales y de gobernanza

Desde la perspectiva temporal, el Mapa representa riesgos de diferente horizonte temporal (corto, medio y largo plazo) conforme las características de la infraestructura y actividad que gestiona la Entidad. Durante 2025 se continúa profundizando en el análisis con la caracterización de la velocidad de los riesgos de la Entidad, diferenciando los que tienen velocidad lenta, media o rápida y aquellos que tienen persistencia baja, media o alta. La velocidad es el principal atributo del riesgo a tener en cuenta para estar preparados ante la materialización del riesgo, estando soportada en el análisis por la persistencia, y en última instancia el tiempo de respuesta.

Los **principales impactos**, comunes a todos los riesgos identificados anteriormente descritos, aunque con diferente orden de magnitud, versan **sobre tres ejes**:

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

1.5.3. Mapa de riesgos Críticos y Estratégicos

El mapa de **Riesgos Críticos y Estratégicos** de la Entidad para el ejercicio 2025 representa las principales amenazas e incertidumbres a los que la entidad se encuentra expuesta, evidenciando un alineamiento con la evolución del contexto tanto global como de aquel en

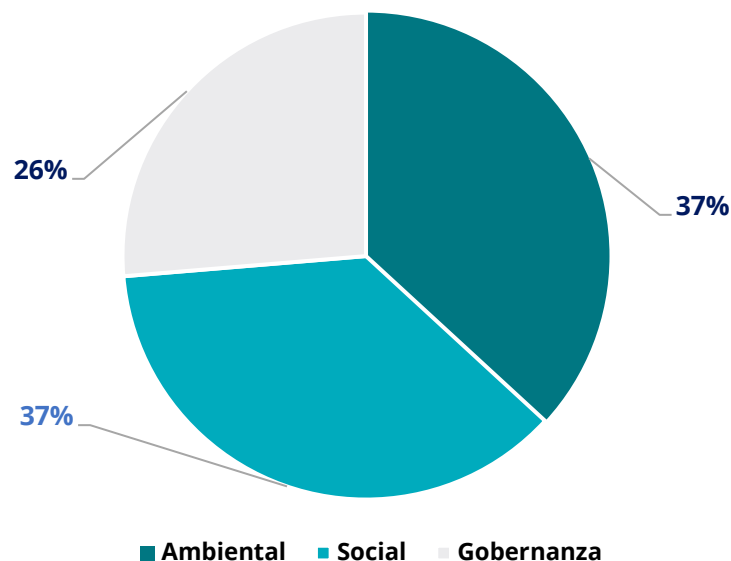
el que el Administrador desarrolla su actividad. Estos riesgos, en síntesis, quedan reflejados en las siguientes categorías:

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

En particular, desde la perspectiva ASG se encuentran representados riesgos asociados a aspectos medioambientales relacionados con las consecuencias del desarrollo de la actividad empresarial, el cambio climático, la reputación, fraude y aquellos relativos a la seguridad, salud y evolución de las personas que forman parte de la Entidad.

En 2025 se ha trabajado en la categorización de riesgos ASG, partiendo del mapa de Riesgos Críticos y Estratégicos de Adif, compuesto por los 20 principales riesgos y todos ellos están relacionados con alguno de los pilares ASG analizados. Se ha realizado un análisis concretando riesgos ASG que se podrían ver relacionados por incluir o verse afectado en caso de materialización de los riesgos críticos y estratégicos del Mapa de Riesgos de la entidad, categorizando así la relación con cada pilar ASG con un nivel más detallado, concluyendo que **su distribución en los pilares ASG** sería la siguiente: **36,84% E ; 36,84% S y 26,32% G.**

Distribución riesgos ASG



Durante el ejercicio 2025, se ha continuado colaborando en el seguimiento de la gestión y ejecución de los Fondos MRR/PRTR complementándolo con la gestión de los principales riesgos conforme al modelo implantado. La esencia de la naturaleza del Plan descansa sobre los principales componentes ASG (cohesión económica, social y territorial, resiliencia, apoyo a la transición ecológica, entre otros aspectos), por lo que su no cumplimiento tiene un impacto directo en esta materia. La magnitud y relevancia de las inversiones contenida en este Plan (tanto económica, como social y ambiental), hacen considerarlo como una oportunidad estratégica de nivel prioritario para el Administrador.

Así, como parte de los componentes de gestión del Plan en la Entidad, se ha definido un **mapa de riesgos** específico que refleja las principales amenazas que puedan impedir tanto la consecución de los objetivos del Plan, como aquellas que pudieran afectar al normal desarrollo de la actividad de la Entidad durante su ejecución.

Esta información, y la resultante de su gestión (medidas y planes de acción, etc.), es uno de los componentes de monitorización periódica del Plan en la Entidad, complementando adicionalmente aquella derivada de la gestión de los Riesgos Críticos y Estratégicos de la entidad (y viceversa).

Desde la perspectiva temporal, ambos mapas representan riesgos de diferente horizonte temporal (corto, medio y largo plazo) conforme las características de la infraestructura y actividad que gestiona la entidad.

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

Para ampliar información sobre la gestión de los riesgos en los ámbitos de circulación, ciberseguridad, seguridad y autoprotección, seguridad ambiental, así como la gestión de riesgos operacionales, véase el apartado 5. Seguridad Integral Ferroviaria.

2. Información Medioambiental (ESRS E)

Taxonomía Ambiental

En la aplicación de la Taxonomía Europea Adif ha analizado la información disponible en sus **sistemas económico-financieros**, con el mismo alcance y desglose que el utilizado para la elaboración de las cuentas anuales individuales de la Entidad.

Por la naturaleza de sus **competencias y funciones** (construcción de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, administración de las infraestructuras de su titularidad, control e inspección de la infraestructura ferroviaria, negocios de estaciones de alta velocidad, adquisición de energía eléctrica para el suministro del servicio de corriente al sistema ferroviario y actividades de telecomunicaciones y de energía, entre otras), la actividad elegible identificada corresponde a la **Actividad 6.14 "Infraestructura para el transporte ferroviario"**, contemplada en los Anexos I y II del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de divulgación, junto a las modificaciones recogidas en el **Reglamento Delegado (UE) 2023/2485**.

En la reglamentación taxonómica se describe dicha actividad como *Construcción, modernización, mantenimiento y explotación de vías férreas de superficie y subterráneas, así como de puentes y túneles, estaciones, terminales, instalaciones de servicio ferroviario¹²⁰ y sistemas de seguridad y gestión del tráfico, con inclusión de la prestación de servicios de arquitectura, ingeniería, delineación, inspección de edificios, topografía y cartografía, así como los servicios que realizan ensayos físicos, químicos y otros ensayos analíticos de todo tipo de materiales y productos.*

Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse a varios códigos NACE, en particular los códigos F42.12, F42.13, M71.12, M71.20, F43.21 y H52.21, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el **Reglamento (CE) n.º 1893/2006**.

La actividad 6.14 es una **actividad facilitadora** de acuerdo con el artículo 10, apartado 1, letra i), del **Reglamento (UE) 2020/852**, cuando cumple con los criterios técnicos de selección establecidos en la presente sección. Una actividad facilitadora es aquella que permite directamente a otras actividades realizar una contribución sustancial a uno o varios de los seis objetivos medioambientales.

Metodología y resultados

Adif, a partir de las líneas de negocio que se ajustan a la descripción de la actividad, ha analizado la información relativa a ingresos, CapEx y OpEx para identificar aquellas partidas que corresponden a la actividad 6.14 "Infraestructura para el transporte ferroviario".

Con ese objetivo se han abordado las siguientes tareas:

- **Identificación de los conceptos que deben ser considerados en los denominadores** de cada uno de los indicadores clave.
- **Análisis de las partidas correspondientes a esos conceptos** considerados en los denominadores.
- **Identificación de partidas elegibles** que formarán parte del numerador.

¹²⁰ De conformidad con el artículo 3, punto 11, de la Directiva 34/2012/UE.

Consideraciones generales

Adif ha considerado **elegible su actividad relacionada con la administración y explotación de la red ferroviaria**, incluyendo también en el alcance la explotación y mantenimiento de las estaciones de viajeros y mercancías, la actividad de mantenimiento de infraestructura, así como la gestión del tráfico de viajeros y mercancías.

En este sentido, se han considerado como elegibles, el alquiler de locales y servicios realizados en estaciones de Adif, la adquisición de energía eléctrica para el suministro de servicios de corriente en el sistema ferroviario y las actividades de telecomunicación y energía. Todas ellas son actividades anexas a la gestión de infraestructuras ferroviarias y, por lo tanto, se encuentran dentro del alcance de la actividad 6.14.

Por otro lado, durante todo el proceso de trabajo se han tenido en cuenta las **consideraciones necesarias para asegurar la integridad de la información:**

- Utilización de una fuente única de información (sistemas económico-financieros de la Entidad).
- Verificación de la integridad de la información considerada y conciliación con la información incluida en cuentas anuales.
- Se ha realizado un análisis de los criterios a nivel granular, en concreto, la elegibilidad se ha evaluado a nivel línea de negocio y el alineamiento a nivel activo y/o proyecto lo que ha permitido tener una mejor trazabilidad de los resultados y las partidas contables empleadas en el cálculo de los KPIs financieros.

Elegibilidad

Porcentaje de elegibilidad del Volumen de negocios

Este indicador muestra el **peso relativo que presenta el volumen de negocios neto derivado** de productos o servicios asociados con actividades económicas contempladas por la Taxonomía sobre el total de los ingresos de la entidad.

Para el **denominador** se han considerado los siguientes elementos:

- **Importe Neto de Cifra de Negocios:** incluye los cánones por la utilización de la infraestructura ferroviaria, estaciones y otras instalaciones ferroviarias.
- **Otros ingresos de explotación:** incluye los ingresos procedentes del suministro de energía a operadores, de las subvenciones previstas por los Presupuestos Generales del Estado para financiar el déficit de tarifas de los cánones a los operadores y por la gestión de la red convencional, los ingresos procedentes de los alquileres de locales comerciales en estaciones, del alquiler de terrenos y material rodante y del alquiler de los aparcamientos de las estaciones, y otros ingresos asociados, por ejemplo, a servicios prestados a operadores. Se han excluido los ingresos correspondientes a los convenios intra administradores (convenios de encomienda de gestión entre Adif y Adif AV).

Se han considerado elegibles, y por tanto incluidos en el **numerador**, los ingresos correspondientes a los cánones y las subvenciones por la administración de la red, por estar ambos conceptos directamente vinculados a la explotación de infraestructuras ferroviarias. El resto de los conceptos mencionados también se han incluido dado que se trata de ingresos derivados de actividades anexas a la gestión de infraestructuras ferroviarias y, por

tanto, entran dentro del alcance de la actividad 6.14. No obstante, se han descontado las partidas de suministro de combustibles fósiles.

Porcentaje de elegibilidad del CapEx

Este indicador muestra la **proporción del CapEx** (inversiones en activos fijos) **que corresponde a activos o procesos que estén asociados a actividades económicas** contempladas por la Taxonomía.

En el **denominador** se han considerado los siguientes conceptos, excluyendo las amortizaciones y depreciaciones:

- Adiciones a **activos intangibles y materiales** durante el ejercicio 2025.
- Adiciones correspondientes a **inversiones inmobiliarias** correspondientes al ejercicio 2025.

Se han considerado **elegibles todas estas inversiones** por estar directamente relacionadas con la infraestructura ferroviaria.

Porcentaje de elegibilidad del OpEx

Este indicador muestra la **proporción del OpEx** (gastos operativos vinculados con el mantenimiento de la infraestructura) que **corresponde a activos o procesos que estén asociados a actividades económicas** contempladas por la Taxonomía.

El **denominador** incluye los gastos de explotación una vez eliminados los gastos correspondientes a los gastos de estructura no directamente vinculados al mantenimiento de la misma. Es decir, incluye tanto los gastos de personal como los gastos asociados a reparaciones y conservación de la infraestructura (plataforma de vía, puentes, túneles, catenarias y vías eléctricas, señalización, etc.).

Se han considerado **elegibles** todos esos gastos por estar directamente relacionados con la infraestructura ferroviaria. No obstante, **se han excluido los gastos ligados al uso de herbicidas empleados en el mantenimiento de las líneas, así como los gastos derivados del suministro de combustibles fósiles.**

Alineamiento

De acuerdo con la reglamentación taxonómica, en la fase de alineamiento se realiza un estudio según cada uno de los seis objetivos medioambientales sobre aquellas actividades que previamente han sido identificadas como elegibles.

A continuación, se justifica el cumplimiento de los criterios técnicos del objetivo de medio ambiente, **la Mitigación al Cambio Climático**, de la actividad 6.14. Proyectos de infraestructuras ferroviarias, atendiendo al cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Los criterios de **contribución sustancial al objetivo** por el cual se esté estudiando la actividad o proyecto.
2. Los requerimientos acerca de **no causar un perjuicio significativo** a los otros cinco objetivos de medio ambiente, véase:
 - I. Adaptación al cambio climático.
 - II. Uso sostenible y la protección de los recursos hídricos y marinos.
 - III. Economía circular.

IV. Prevención y control de la contaminación.

V. Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas.

3. El cumplimiento de las **salvaguardas mínimas** establecidas por la reglamentación taxonómica.

En el [anexo 8.4: Metodología Taxonomía Ambiental](#), de detallan las evidencias utilizadas para argumentar el cumplimiento de los criterios de contribución sustancial al objetivo de mitigación al Cambio Climático, los correspondientes DSNH y el cumplimiento de las salvaguardas mínimas sociales.

DIVULGACIÓN DE LOS INDICADORES

Resultados globales

A continuación, se muestran los resultados globales y desglosado tras haber completado el análisis de la taxonomía ambiental de ejercicio 2025.

En este sentido, la tabla de resultado sigue el formato y directrices del nuevo Reglamento Delegado (UE) 2026/73 por el que se modifican el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178 en lo que respecta a la simplificación del contenido y de la presentación de la información que debe divulgarse sobre las actividades medioambientalmente sostenibles.

2025	Total	Proporción actividades elegibles según la taxonomía	Actividades que se ajustan a la taxonomía	Proporción actividades que se ajustan a la taxonomía	Desglose de las actividades que se ajustan a la taxonomía por objetivos medioambientales						Proporción de actividades facilitadoras	Proporción de actividades de transición	Actividades no evaluadas consideradas carentes de importancia relativa significativa	2024	
					Mitigación del CC	Adaptación del CC	Agua	Economía circular	Contaminación	Biodiversidad				Actividades que se ajustan a la taxonomía en el ejercicio anterior	Proporción de actividades que se ajustan a la taxonomía en el ejercicio anterior
VNN	1.139.122,82	97%	644.961,98	57% ¹²¹	100%						100%			812.353,25	73%
CapEx	2.165.137,00	100%	1.624.736,99	75%	100%						100%			1.230.535,71	76%
OpEx	1.786.234,00	98%	1.045.421,10	59% ¹²¹	100%						100%			1.225.068,09	75%

121 La reducción en los porcentajes de alineamiento de los indicadores VNN y OpEx se debe al incremento de tramos no electrificados titularidad de Adif incluidos en la Red RTE-T, cuya incorporación conlleva una disminución de los porcentajes de alineamiento de acuerdo con los criterios de contribución sustancial a la mitigación del cambio climático establecidos en el Reglamento (UE) 2021/2139. En concreto, el correspondiente a la actividad 6.14, apartado 1, a), párrafo iii), “bien, hasta 2030, infraestructura en tierra y subsistemas asociados existentes que no forman parte de la red RTE-T y sus ampliaciones indicativas a terceros países, ni de ninguna red de grandes líneas ferroviarias definida a nivel nacional, supranacional o internacional: infraestructura, energía, control-mando y señalización a bordo y subsistemas de control-mando y señalización en tierra, tal como se definen en el anexo II.2 de la Directiva (UE) 2016/797”.

Resultados desagregados

En las siguientes tablas se presenta los resultados de elegibilidad y alineamiento con la Taxonomía Ambiental Europea de los siguientes indicadores:

- **Volumen de negocios (INCN)**
- **CapEx**
- **OpEx**

Destacar que para el caso del INCN, se debe tener en cuenta que se incluirá la *proporción del volumen de negocios a que se refiere el artículo 8, apartado 2, letra a), del Reglamento (UE) 2020/852 se calculará como la parte del volumen de negocios neto derivado de productos o servicios, incluidos los inmateriales, asociados con actividades económicas que se ajustan a la taxonomía (numerador), dividido por el volumen de negocios neto (denominador) como se define en el artículo 2, apartado 5, de la Directiva 2013/34/UE. El volumen de negocios incluirá los ingresos reconocidos con arreglo a la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 1, párrafo 82, letra a), adoptada por el Reglamento (CE) n° 1126/2008 de la Comisión.*

Volumen de negocio

Año 2025	Código	% elegibilidad	Valor monetario alineamiento (miles €)	% alineamiento	Objetivos medioambientales						Categoría de actividad facilitadora F	Categoría de actividad de transición T	% del VNN elegible que se ajusta a la taxonomía
Actividades económicas (VOLUMEN DE NEGOCIO)					Mitigación del CC	Adaptación al CC	Agua	Economía circular	Contaminación	Biodiversidad			
Infraestructura para el transporte ferroviario	CCM 6.14	97%	644.961,98	57%	100%						F		75%
Suma de la adaptación por objetivo		97%	644.961,98	57%	100%								75%
TOTAL Volumen de negocio		97%	644.961,98	57%	100%								75%

CapEx

Año 2025	Código	% elegibilidad	Valor monetario alineamiento (miles €)	% alineamiento	Objetivos medioambientales						Categoría de actividad facilitadora F	Categoría de actividad de transición T	% del CapEx elegible que se ajusta a la taxonomía
Actividades económicas (CapEx)					Mitigación del CC	Adaptación del CC	Agua	Economía circular	Contaminación	Biodiversidad			
Infraestructura para el transporte ferroviario	CCM 6.14	100%	1.624.736,99	75%	100%						F		75%
Suma de la adaptación por objetivo		100%	1.624.736,99	75%	100%								75%
Total CapEx		100%	1.624.736,99	75%	100%								75%

OpEx

Año 2025	Código	% elegibilidad	Valor monetario alineamiento (miles €)	% alineamiento	Objetivos medioambientales						Categoría de actividad facilitadora F	Categoría de actividad de transición T	% del OpEx elegible que se ajusta a la taxonomía
Actividades económicas (OpEx)					Mitigación del CC	Adaptación del CC	Agua	Economía circular	Contaminación	Biodiversidad			
Infraestructura para el transporte ferroviario	CCM 6.14	98%	1.045.421,10	59%	100%						F		60%
Suma de la adaptación por objetivo		98%	1.045.421,10	59%	100%								60%
Total OpEx		98%	1.045.421,10	59%	100%								60%

Gestión ambiental

Principales Hitos:

- Garantía de correcta **gestión de suelos contaminados y residuos**.
- Coordinación de la parte ambiental del **Sistema de Gestión de Adif y Adif AV**.
- **Centralización de la información** relacionada con el proceso de Medio Ambiente en toda la Entidad.

Contribución a los ODS:



PRIORIDADES EN MATERIA MEDIOAMBIENTAL



lucha contra el
cambio climático



protección de la
biodiversidad



uso de los recursos



gestión de residuos y economía
circular

La gestión medioambiental que Adif realiza se traduce en la última Memoria Medioambiental publicada en agosto de 2025 (información del año fiscal 2024), aplicable al desempeño ambiental. De esta manera, se cumple con el compromiso de proporcionar información sobre los aspectos ambientales de sus actividades y los logros alcanzados. Al igual que en el ejercicio anterior, la información ambiental definitiva se reportará en la Memoria Medioambiental 2025, cuya publicación se prevé a lo largo del segundo semestre de 2026.

Se pretende identificar y responder a los impactos reales y potenciales con el propósito de lograr la mayor eficiencia en las actuaciones, prevenir o mitigar impactos negativos y potenciar las oportunidades de mejora



Por otro lado, la actividad de Adif se encuentra certificada bajo el ámbito del **Sistema de Gestión Ambiental** (SGA) con el fin de prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos ambientales derivados de su actividad. El objetivo de esta iniciativa es el cumplimiento legal ambiental, así como la preservación del entorno y la biodiversidad, por lo que los objetivos y compromisos se establecen en este marco.



La relevancia de la gestión medioambiental en el desarrollo de la actividad empresarial tiene su respaldo como todo componente estratégico en el **Modelo de Gestión Integral de Riesgos**, requiriendo la correspondiente monitorización y control periódico desde la perspectiva de la gestión del riesgo. Para ello Adif destina los recursos humanos y económicos que, junto con su SGA, permiten minimizar cualquier impacto negativo.

Evolución de las certificaciones

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Centros certificados (nº)	202	199	200
Centros incorporados al ámbito certificado	2	2	0

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Nº de Aspectos Ambientales indirectos identificados en el ámbito certificado	170	173	183
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	38,77	42,54	45,20
Porcentaje de UTIS manipuladas en instalaciones certificadas según la norma de de Gestión Ambiental ISO:14.001, en relación con el total de UTIS manipuladas en Adif	28,64%	11,16%	9,96%

Durante 2025, se han abierto **19 expedientes graves y 2 muy graves:**

Infracción	Sanción/no/ pendiente	Sanción propuesta	Importe sanción pagado (€)	Gravedad
Vertido de residuos (cemento) en una zanja excavada en las inmediaciones de una obra (Valladolid)	Pendiente	2.001,00 €	Sin determinar	Grave
Gran cantidad de rastrojos y vegetación seca susceptible de incendio (Fuengirola)	Pendiente	301,00 €	Sin determinar	Grave
Incumplimiento de los deberes de conservación de terrenos, urbanizaciones, edificios e instalaciones (Lora del Río)	Pendiente	3.000,00 €	Sin determinar	Grave
Defectos graves de seguridad de la instalación anti-incendio con plazo de 6 meses para su subsanación (Córdoba)	No sanción - Sobreseimiento	3.000,00 €	0,00 €	Grave
Tala de unas palmeras Washingtonias que han crecido espontáneamente en las proximidades a la red ferroviaria y podrían afectar a la circulación de trenes (Valencia)	Pendiente	751,00 €	Sin determinar	Grave
Modificación del uso y características del acceso situado en el p.k. 212+400, margen derecho de la carretera N-2, sin la correspondiente autorización (Aragón)	Pendiente	100.000,00 €	Sin determinar	Muy Grave
Vertido de residuos entre los que se encuentran placas de fibrocemento (Extremadura)	Pendiente	0,00 €	Sin determinar	Grave
Gran cantidad de residuos depositados (Zamora)	Sanción	3.000,00 €	2.400,00 €	Grave
Residuos (Extremadura)	No sanción - Sobreseimiento	0,00 €	0,00 €	Grave
Remover suelo (Asturias)	Pendiente	7.501,00 €	Sin determinar	Grave
Vertedero incontrolado/depósito de Residuos (Galicia)	No sanción - Sobreseimiento	2.001,00 €	0,00 €	Grave
Residuos en fincas (Murcia)	Pendiente	2.001,00 €	Sin determinar	Grave
Residuos en terreno (Córdoba)	No sanción - Sobreseimiento	5.800,00 €	0,00 €	Grave
Utilización de la pista forestal que discurre por los Montes de utilidad	Sanción	1.001,00 €	1.001,00 €	Grave

Infraacción	Sanción/no/ pendiente	Sanción propuesta	Importe sanción pagado (€)	Gravedad
pública (MUP) 354 y 361-bis, sin la correspondiente autorización (Cantabria)				
Tratamiento fitosanitario con herbicidas realizado por el tren herbicida en la línea férrea Castejón-Bilbao (La Rioja)	No sanción - Sobreseimiento	6.002,00 €	0,00 €	Muy grave
Residuos (Alsasua)	Pendiente	2.001,00 €	Sin determinar	Grave
No aportar certificado de la inspección periódica en el plazo (La Rioja)	Sanción	7.500,00 €	6.000,00 €	Grave
No aportar certificado de la inspección periódica en el plazo (La Rioja)	Sanción	7.500,00 €	6.000,00 €	Grave
No aportar certificado de la inspección periódica en el plazo (La Rioja)	Sanción	7.500,00 €	6.000,00 €	Grave
No aportar certificado de la inspección periódica en el plazo (La Rioja)	Sanción	7.500,00 €	6.000,00 €	Grave
No disponer del acta de inspección periódica del Organismo de Control (La Rioja)	Sanción	7.500,00 €	6.000,00 €	Grave

Las sanciones pagadas, a fecha de informe, por incumplimientos ambientales graves y muy graves en Adif, abiertos en 2025, representan una cuantía de 33.401,00 €.

Por otro lado, este año se ha revisado el **alcance del Sistema de Gestión**. Se ha ampliado el alcance de la actividad (E) La coordinación de la dirección ambiental de las obras en la construcción de infraestructuras e instalaciones ferroviarias.

Durante este periodo se realiza la **revisión de la Política Ambiental de Adif y Adif AV** (enero 2025, firmada por Presidencia en febrero 2025), así como la elaboración y/o revisión de documentación relativa a los procesos de Gestión de Residuos, Identificación y Evaluación de Aspectos Ambientales e Incidencias Ambientales Menores.

Asimismo, durante el 2025 se han actualizado el Procedimiento Específico ADIF-PE-109-001-023 "Mantenimiento y Explotación de las Instalaciones y las Líneas de Alta Velocidad", así como el Procedimiento Específico ADIF-PE-109-001-024 "Gestión de Residuos Históricos y Especiales".

El objetivo del sistema es garantizar el cumplimiento legal mediante la identificación y evaluación de requisitos legales.

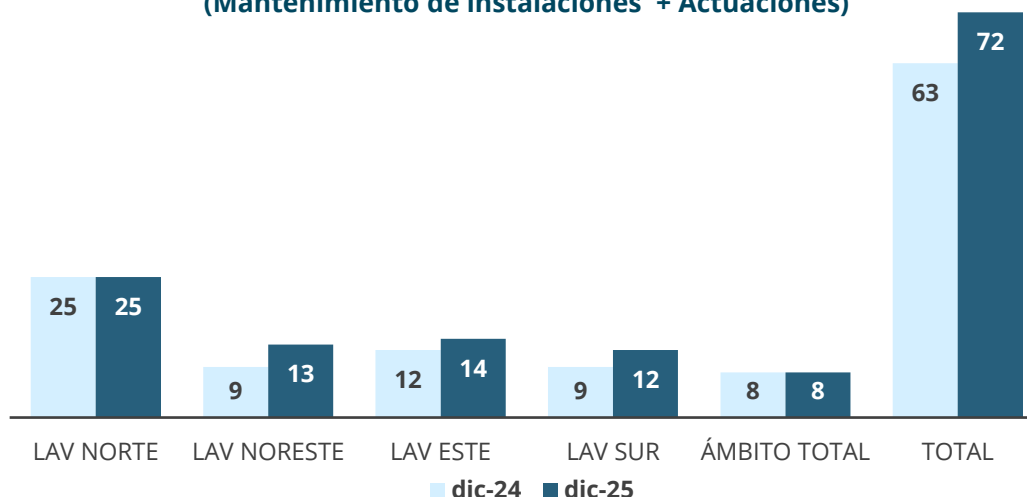
Desde la Subdirección de Medio Ambiente se coordina la implantación del Sistema de Gestión según la **ISO 14001**. De forma específica, se realiza el seguimiento de todos los aspectos ambientales del conjunto de las actuaciones asociadas al mantenimiento y explotación de las instalaciones y las líneas de alta velocidad en explotación, centrándose en los centros certificados de la Subdirección de Operaciones de Alta Velocidad, a la que se presta apoyo en el mantenimiento del SGA, así como en el control ambiental en la globalidad de su actividad.

Para ello, mediante una **Vigilancia Ambiental**, con personal de vigilancia distribuido por todo el territorio, se realiza un seguimiento de los aspectos ambientales y el cumplimiento

de los requisitos legales de las instalaciones y actuaciones asociadas a los contratos de mantenimiento.

La evolución de los contratos sobre los que se lleva a cabo la vigilancia ambiental se muestra en la siguiente gráfica:

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CONTRATOS DE MANTENIMIENTO AV (Mantenimiento de instalaciones + Actuaciones)



Durante 2025, se ha llevado a cabo el **control de las siguientes instalaciones**, mediante la realización de visitas y la correspondiente emisión de informes por contrato:

Tipología	LOTE 1			LOTE 2			TOTAL		
	Nº de insta. y act.	Visitas	Informes	Nº de insta. y act.	Visitas	Informes	Nº de insta. y act.	Visitas	Informes
BASES DE MANTENIMIENTO	18	75	210	9	51	156	27	126	366
SUBESTACIONES ELÉCTRICAS	37	72	72	28	54	54	65	126	126
EDIFICIOS TÉCNICOS	123	283	300	88	223	242	211	506	542
CAMBIADORES	12	36	36	7	24	24	19	60	60
CMTS / SOTERRAMIENTOS	23	57	61	13	31	31	36	88	92
BALSAS VERTIDO	21	42	4	0	0	0	21	42	4
CRC / CT / CELO	1	2	0	5	7	6	6	9	6
ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO	9	22	22	5	30	29	14	52	51
ACTUACIONES	15	14	13	7	6	6	22	20	19
TOTAL	259	603	718	162	426	548	421	1.029	1.266

Adif cuenta con un **Sistema de Gestión Ambiental certificado**, que se fundamenta en un enfoque de gestión ambiental basado en el concepto de mejora continua. En este contexto, se planifican los objetivos ambientales y los procesos necesarios para generar y proporcionar resultados en consonancia con los principios establecidos en la [Política Ambiental de Adif y Adif AV](#). Esta política ha sido revisada en **enero 2025** y publicada a todas las partes interesadas. Se implementan los procesos de acuerdo con lo planificado y

se realiza un seguimiento y medición de los procesos, los objetivos y los criterios operativos. A partir de este seguimiento y medición de los resultados obtenidos, se toman acciones para lograr mejoras continuas.

El compromiso con el **principio de precaución** se recoge en el punto 3 de la Política Ambiental de Adif y Adif AV:

“Definir procedimientos internos que, basados en el principio de precaución, garanticen la protección del medio ambiente y la prevención de la contaminación durante todas las fases del ciclo de vida de las infraestructuras e instalaciones ferroviarias, todo ello favoreciendo la transición hacia una economía circular que optimice el uso de los recursos”.

Se lleva a cabo en base a los procedimientos documentados relativos a la **“Actuación ante emergencias que afectan al medio ambiente”** y **“Actuación Frente a Incidencias Ambientales Menores”**, a través de los cuales se dota a la organización de directrices comunes de actuación y análisis, con el fin de prevenir o mitigar los potenciales impactos ambientales adversos, dando una respuesta adecuada y eficaz.

Para ello, la organización tiene implantadas todas las herramientas necesarias según la **Norma UNE-EN-ISO:14001**. El control de gestión de los Sistemas de Gestión Medioambiental UNE-EN-ISO:14001 es responsabilidad de la Subdirección de Medio Ambiente, según el punto 1.5 de la **“Encomienda de gestión de la Entidad Pública Empresarial Adif a la Entidad Pública Empresarial Adif AV para la ejecución de las actividades de carácter material o técnico necesarias para la gestión integral medioambiental”**.

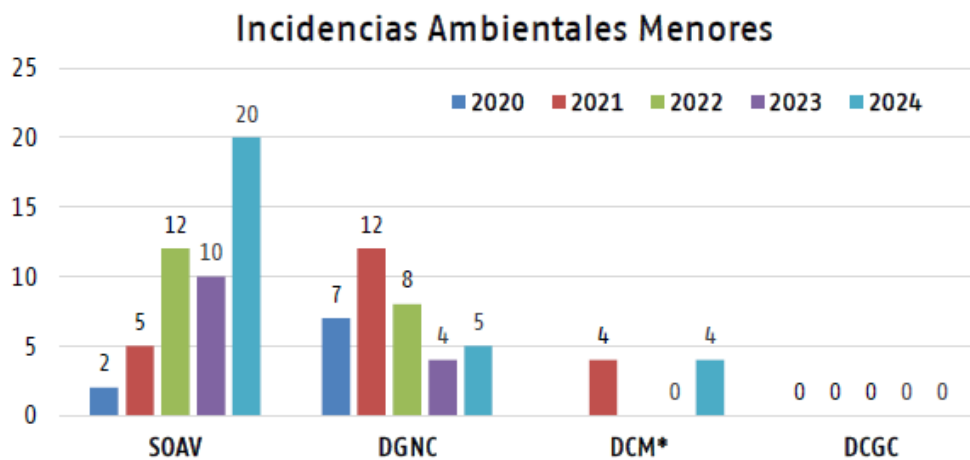
Asimismo, dispone de procedimientos documentados para su correcta gestión dentro de la organización, en los que se definen las correspondientes responsabilidades para su ejecución.

Dentro del marco del Sistema de la Entidad, conforme a la Norma **UNE-EN ISO 14001**, se encuentra el procedimiento documentado para la **“Identificación y Evaluación de Aspectos Ambientales”**. Este procedimiento establece la metodología a seguir para identificar los aspectos ambientales y evaluar los impactos ambientales asociados, así como su valoración, que afectan a los procesos comprendidos en el Sistema de Gestión de Adif y Adif AV.

Siguiendo la sistemática documentada, se identifican y evalúan los aspectos ambientales en **situaciones de emergencia previsible (aspectos potenciales)**. Estos son aquellos aspectos que podrían surgir como resultado de eventos no anticipados que afecten al medio ambiente.

Adicionalmente, con el propósito de optimizar la gestión de la generación de aspectos potenciales derivados de posibles situaciones de emergencia ambiental durante el desarrollo de las actividades de Adif y Adif AV, se han establecido procedimientos documentados referentes a la **“Actuación ante emergencias que afectan al medio ambiente”** y la **“Actuación Frente a Incidencias Ambientales Menores”**. A través de estos procedimientos, se proporcionan a la organización **directrices uniformes de actuación y análisis**, con el objetivo de prevenir o mitigar los posibles impactos ambientales adversos. Esto asegura una respuesta apropiada y eficaz ante tales situaciones.

En la siguiente gráfica se muestra la distribución, por Área de Actividad, de las **Incidenias Ambientales Menores** (Procedimiento General ADIF-PG-109-001-004) correspondientes al periodo **2024**¹²², en comparación con las registradas en años anteriores.



Leyenda de acrónimos:

- **SOAV:** Subdirección de Operaciones de Alta Velocidad.
- **DGNC:** Dirección General de Negocio y Cliente.
- **DCM:** Dirección de Conservación y Mantenimiento (Red Convencional).
- **DCGC:** Dirección de Circulación y Gestión de la Capacidad.

El número total de incidencias ha aumentado, pasando de **14 en 2023** a **29 en 2024**, especialmente en las incidencias registradas en la Subdirección de Operaciones de Alta Velocidad, que han pasado de 10 a 20 respecto al año anterior. Esto puede deberse a una mejor implementación del procedimiento y a la labor que la Vigilancia Ambiental realiza en sus visitas de seguimiento.

Las incidencias ambientales **cerradas suponen el 93%** del total de incidencias registradas. Con carácter general, se implantan acciones correctivas inmediatas, si bien hay dos incidencias pendientes de cierre, hasta disponer de la justificación documental de la implantación de la totalidad de las medidas correctivas propuestas.

Entre las incidencias registradas, destacan las relativas al **vertido de sustancias al suelo o de aguas contaminadas por rotura o fallo de maquinaria, equipos o instalaciones (41%)** y al **consumo de agua por roturas o fugas de conducciones (35%)**, por lo que se insta a tomar medidas preventivas para disminuir la ocurrencia de este tipo de incidencias.

En cualquier caso, se considera que **ninguna de las incidencias ambientales registradas durante el 2024 ha supuesto un impacto significativo sobre el medio ambiente.**

La documentación de estos procedimientos facilita a la organización las herramientas necesarias para abordar emergencias ambientales y gestionar incidencias de menor magnitud de manera coherente, contribuyendo así a la **prevención y reducción de los posibles impactos ambientales negativos**. (Ver apartado 5.4. Seguridad ambiental).

¹²² Dato a cierre de 2024, última información disponible. La información relativa a 2025 se presentará en el segundo semestre de 2026 en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

Metas planteadas en el ámbito del Sistema de Gestión de Adif y Adif AV

Las metas ambientales del Sistema de Gestión de Adif y Adif AV para el periodo 2023-2024 (asociadas al objetivo nº 6) **se cerraron a fin del periodo con un porcentaje de consecución del 99,96%.**

Las metas asociadas al SGA para el periodo 2025-2026, junto a sus indicadores de seguimientos asociados y medición se exponen a continuación:

1. **Promover el alcance de la certificación ISO 14001** bajo responsabilidad de Adif a nuevas sedes.
 - **MEDICIÓN:** N.º de nuevas sedes certificadas bajo norma ISO 14001 (≥ 1 sedes nuevas).
 - **METAS:**
 - Diagnóstico inicial y evaluación de aspectos por sede en caso necesario. En 2025 se ha iniciado el contrato para la elaboración de los Diagnósticos Ambientales de las Estaciones de Zaragoza Delicias y Vigo Urzaiz.
 - Análisis de actuaciones para la reducción del impacto ambiental.
 - Implantación de Plan de acciones.
 - Auditoría interna y PAC.
 - Auditoría de certificación.
2. **Aprovechar el potencial de la contratación de la Entidad para promover la consecución de actuaciones ambientales.** (Compra pública responsable, Plan Estratégico 2030).
 - **MEDICIÓN:** Promedio de avance de las acciones.
 - **METAS:**
 - Piloto para la implantación del Catálogo de las cláusulas ambientales definidas para la Contratación Pública Responsable. Validación por parte de Asesoría Jurídica.
 - Revisión del Catálogo de cláusulas para la Contratación Pública Responsable, tras la implantación del piloto, por el grupo de trabajo.
3. **Incrementar la cultura y sensibilización ambiental**, optimizando las actividades de formación en el ámbito de la gestión ambiental en toda la organización.
 - **MEDICIÓN:** % personas que han realizado cursos o acciones formativas de sensibilización en Adif y Adif AV, respecto al Plan de Formación. N.º acciones de divulgación / año (2 acciones / año).
 - **METAS:**
 - Análisis de la situación de las acciones formativas en materia de medio ambiente y seguimiento del plan de sensibilización en medio ambiente.
 - Elaboración y mejora del material divulgativo de sensibilización ambiental (2 acciones al año): Presentaciones, Carteles, buenas prácticas, noticias... por los distintos aspectos (residuos, suelos, aguas, etc.).
4. **Mejora del sistema de Vigilancia Ambiental** durante la ejecución de Obras.
 - **MEDICIÓN:** Promedio % de avance de las acciones.
 - **METAS:**
 - Establecer una metodología de seguimiento que identifique las obras que se desarrollan en áreas protegidas o áreas clave para la biodiversidad, mediante una herramienta de control.

- Establecer una metodología de seguimiento que permita identificar y catalogar las especies presentes en el entorno de las obras en ejecución, con el objetivo de minimizar los impactos sobre éstas.
 - Implementar un sistema de monitorización del manejo de la tierra vegetal en obras no sujetas a Resolución del Órgano Ambiental (ROA).
 - Recopilar y analizar las electrocuciones de avifauna que se producen en la infraestructura ferroviaria.
 - Medidas para la erradicación de especies exóticas invasoras en obras de infraestructuras ferroviarias. Acciones de formación, divulgación y coordinación con otras administraciones.
5. **Mejora del control ambiental en las actividades certificadas** de la Subdirección de Operaciones de Alta Velocidad.
- **MEDICIÓN:** $N.º \text{ de visitas realizadas a Instalaciones certificadas} \times 100 / N.º \text{ de visitas planificadas}$ / $N.º \text{ de visitas realizadas a Actividades de mantenimiento LAV} \times 100 / N.º \text{ de visitas planificadas}$.
 - **METAS:**
 - Control Ambiental en las Instalaciones Certificadas en las Líneas de Alta Velocidad: Realización de $\geq 90\%$ de las visitas planificadas.
 - Control Ambiental en actividades de mantenimiento en las Líneas de Alta Velocidad (infraestructura y vía): Realización de $\geq 70\%$ de las visitas planificadas.
6. **Mejora en la identificación de requisitos legales de aplicación al ámbito de la Subdirección de Operaciones de Alta Velocidad.**
- **MEDICIÓN:** Promedio de avance de las acciones / $N.º \text{ de boletines} \times \text{año}$ (4 boletines en el periodo bienal)
 - **METAS:**
 - Actualización de los inventarios de equipos en las instalaciones dentro del ámbito.
 - Implementación de los inventarios en el Servicio de Actualización Legislativa.
 - Elaboración de un boletín semestral de novedades legislativas.
7. **Mejora del modelo de gestión de residuos** de Adif y de Adif AV.
- **MEDICIÓN:** Promedio % de avance de las acciones.
 - **METAS:**
 - Establecimiento de una sistemática para el estudio de alternativas de solución frente a vertidos de terceros.
 - Elaboración de una propuesta para la creación de un grupo de trabajo interdisciplinar con el objeto del estudio de alternativas de gestión de materiales enfocado en la economía circular.
 - Revisión y mejora de los Procedimientos Específicos de gestión de residuos históricos y especiales ADIF-PE-109-001-024 y ADIF-PE-109-001-025.
 - Elaboración y difusión de una guía/manual para la gestión de residuos según el nuevo modelo de Residuos.
8. **Mejora de la gestión de suelos contaminados.**
- **MEDICIÓN:** Promedio % de avance de las acciones.
 - **METAS:**

- Revisión anual de la previsión de actuaciones y de los objetivos del Plan de Gestión de Suelos Contaminados 2023-2025.
 - Elaboración del Plan de Gestión de Suelos Contaminados 2026-2028.
 - Revisión anual del Programa de Control.
 - Elaboración de una Instrucción Técnica sobre la Gestión de Suelos Contaminados en proyectos y en obras de construcción.
9. **Mejora del seguimiento y medición de la generación de aspectos ambientales** en Adif y Adif AV.
- **MEDICIÓN:** Promedio % de avance de las acciones.
 - **METAS:**
 - Revisión del Procedimiento General ADIF-PG-109-00-001-002 Identificación y Evaluación de Aspectos Ambientales.
 - Revisión del Procedimiento General ADIF-PG-109-001-004 de Incidencias Ambientales Menores, para la mejora de la identificación de Aspectos Potenciales.
 - Revisión de Indicadores: mejora de anexos ligados al Procedimiento ADIF-PG-109-001-005 Control Operacional y Seguimiento y Medición.
10. **Mejora de la gestión acústica.**
- **MEDICIÓN:** Promedio % de avance de las acciones.
 - **METAS:**
 - Establecer una metodología interna para realizar los estudios de vibraciones, de cara a mejorar su homogeneidad.
 - Actualizar la NAG de estudios de ruido para establecer directrices comunes en la evaluación del ruido en instalaciones.

Cumplimiento de la legislación ambiental

Cumplimiento legislación ambiental

		Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Fase diseño	Informes de revisión ambiental de proyectos	855	590	647
	Certificados de cumplimiento de la D.I.A. de proyectos	7	0	5
	Informes de adecuación a la D.I.A.	20	33	18
	Informes de adecuación ambiental a los anejos de D.I.A. de proyectos	133	83	72
	Notas de exención de trámite Evaluación de D.I.A.	133	83	72
Fase construcción	Informes de revisión ambiental de proyectos modificados	32	74	120
	Informes de adecuación a la D.I.A. de Proyectos Modificados	1	26	30
	Informes adecuación a la D.I.A. complementario	N/A	N/A	N/A
	Obras de emergencia	12	26	31
	Notas de exención de trámite de E.I.A.	30	41	58

Informes normativos de seguimiento ambiental de obras con D.I.A.

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Número de obras activas con vigilancia ambiental ¹²³			78
Antes del inicio de las obras	9	14	7
Paralelo al Acta de Comprobación del replanteo	12	15	5
Previo a la recepción de la obra	7	7	19
Periódicos	72	85	150

Seguimiento ambiental de obras no sometidas a D.I.A.

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Número de obras activas con Vigilancia Ambiental	175	159	318
Informes de seguimiento	963	1.275	2.491

Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025 ¹²⁴
Longitud de la red ferroviaria activa (km)	11.675	11.673	11.677,20
Superficie ocupada por la red ferroviaria en activo (ha.)	36.882	36.875	36.889
Área de afección estimada (ha.)	74.420	74.412	74.440

2.1. Cambio climático (E1)

Principales Hitos:

- **Registro de la Huella de Carbono de 2019 a 2024 de Adif y Adif AV** en el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), cuantificando emisiones y estableciendo planes de reducción.
- **Avances en la metodología de cálculo y obtención de los datos del Alcance 3 de la Huella de Carbono de Adif y Adif AV**, que abarca otras emisiones indirectas consecuencia de las actividades de la organización pero que ocurren en fuentes que no son de su propiedad ni controladas por esta.
- **Análisis e inclusión de Impactos, Riesgos y Oportunidades asociados al cambio climático.**

¹²³ Campo añadido en el ejercicio 2025, por coherencia con el dato de seguimiento ambiental de obras no sometidas a DIA.

¹²⁴ Último dato disponible, valor provisional 2025 a fecha de cierre del IG2025. El valor definitivo se presentará en el segundo semestre de 2026, en la Memoria Medioambiental.

- **Seguimiento del Plan de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030 (PLCCC)**, que establece acciones en mitigación, adaptación y sensibilización.
- **Optimización de procesos y eficiencia energética**, en línea con los principios de Buen Gobierno, reduciendo costes y mejorando el uso de recursos.
- **Coordinación de Estudios de Adaptación al Cambio Climático** en la red ferroviaria y aplicación de metodología de análisis de riesgo (Norma interna NAG 4-0-0.0).
- **Cumplimiento de requisitos de adaptación del DNSH**, facilitando el acceso a financiación europea de los fondos MRR.

Contribución a los ODS:



Integración del rendimiento relacionado con la sostenibilidad en sistemas de incentivos (GOV-3)

La información correspondiente a esta sección se recoge en el apartado [1.2.2 Integración del rendimiento relacionado con la sostenibilidad en sistemas de incentivos \(GOV-3\)](#).

Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (SBM-3)

Adif y Adif AV han desarrollado una **norma interna, NAG 4-0-0.0**, que tiene por objeto establecer la metodología para analizar la vulnerabilidad y el riesgo de las infraestructuras y el servicio ferroviario a los efectos del cambio climático, proponiendo un plan de adaptación para mitigar sus efectos.

Dicha metodología es empleada en la elaboración de los Estudios que ambas Entidades están llevando a cabo sobre los tramos ferroviarios con el **objetivo de cubrir toda la red gestionada por las Entidades antes del año 2030**.

Los análisis recogidos en los Estudios sirven para identificar y prevenir los impactos siempre que sea posible o conseguir la adaptación cuando la situación sea irreversible, proponiendo un horizonte temporal de implementación de medidas necesarias para minimizar sus efectos. Hasta la fecha se ha analizado un **60% de la Red Ferroviaria de Interés General**, correspondiendo un 55% en el caso de la red titularidad de Adif AV, y un 63% para el caso de Adif.

La Entidad elabora y hace seguimiento del Plan de Adaptación correspondiente que incluye dichas medidas con el objetivo de mejorar la resiliencia de la red ferroviaria.

El **análisis de resiliencia de los riesgos físicos** se lleva a cabo siguiendo una metodología basada en **dos fases**. La primera fase establece la información de partida necesaria para una correcta evaluación, identificando y definiendo los subsistemas técnicos que conforman la infraestructura ferroviaria. En esta primera fase también se tiene en cuenta la **vulnerabilidad** frente al cambio climático de la red ferroviaria, determinando qué amenazas y qué componentes presentan riesgos potencialmente significativos que requieren ser analizados posteriormente.

En la segunda fase se evalúa el **riesgo de los impactos potenciales**, incluyendo la relación de impactos asociados a eventos climáticos considerados con mayor incidencia en el análisis. Esta evaluación tiene en cuenta las proyecciones de cambio climático para España (Trayectoria de Concentración Representativa (RCP en sus siglas en inglés) 4.5 y 8.5),

provenientes de las regionalizaciones dinámicas generadas en la iniciativa internacional Euro-CORDEX que han sido realizadas en el marco de la iniciativa Escenarios-PNACC 2018, y que están disponibles a través del Visor de Escenarios de Cambio Climático de la plataforma Adaptecca. La segunda fase concluye con la adaptación, en la que se proponen medidas que mitiguen o disminuyan los riesgos significativos detectados anteriormente. Para cada medida se incluye el plazo propuesto de implementación y los costes aproximados que conlleva.

En cuanto a los **riesgos climáticos de transición** y las **oportunidades climáticas**, el análisis de resiliencia se ha realizado en paralelo a la identificación y la determinación como materiales de los impactos, riesgos y oportunidades ligados a la sostenibilidad en cualquiera de sus vertientes principales (ambiental, social y gobernanza) o sectoriales (seguridad ferroviaria e innovación). Véase apartado [1.4.2. Metodología de análisis de doble materialidad](#).

Para la identificación, se ha recurrido a un catálogo de posibles riesgos de transición y oportunidades climáticas recopilado en el marco de la elaboración de un informe de estimación financiera de los riesgos y oportunidades climáticas. Este documento está **alineado con las recomendaciones del Taskforce on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)** y con los requisitos de divulgación de las Normas Europeas de Información de Sostenibilidad (NEIS), especialmente con el E1-9.

Tras la identificación de los posibles riesgos y oportunidades relacionadas con el cambio climático, se han evaluado con respecto a su materialidad a través de distintas **encuestas** dentro de la Entidad en las que se evaluaban las principales características (magnitud y probabilidad).

Los **horizontes temporales** empleados en el análisis de los **riesgos físicos** de la infraestructura se ajustan a los rangos establecidos en la Plataforma sobre adaptación al Cambio Climático en España (Adaptecca), organismo dependiente del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico, a través de la Oficina española de Cambio Climático.

Los horizontes son **futuro cercano (2011-2040)**, **futuro medio (2041-2070)** y **futuro lejano (2071-2100)**. Con carácter general se considera un horizonte temporal máximo para la evaluación del riesgo de 80 años, correspondiente al orden de magnitud estimado como tiempo de vida útil de los componentes de la infraestructura ferroviaria más longevos.

Como resultado del análisis de resiliencia, se exponen **los resultados de la evaluación del riesgo frente a los impactos asociados** a cada componente de la Infraestructura y del Servicio Ferroviario considerados como vulnerables. Para la evaluación del riesgo de aquellos impactos con mayor incidencia potencial se han tenido en cuenta tanto las actuaciones ya ejecutadas, en ejecución o en fase de licitación, como las actuaciones previstas.

A continuación, se presentan ejemplos de posibles impactos identificados:

a) Sobre la infraestructura ferroviaria:

- Asentamiento de terraplenes.
- Insuficiencia de capacidad de los sistemas de drenaje.
- Desprendimiento, arrastre o caída de materiales sobre la vía.
- Erosión y socavación de estribos, pilas y obras de contención, así como impactos por arrastre de materiales en estructuras.

- Daños en la plataforma, obras de tierra, caminos de acceso y servicio, y en la vía (arrastre de balasto, entre otros).
- Erosión de taludes en desmontes y terraplenes.
- Afección a componentes de electrificación y de los sistemas de control, mando y señalización (CMS).

b) Sobre el servicio ferroviario:

- Disminución de la velocidad o limitación del servicio debido a:
 - Desprendimientos, asentamientos, deslizamientos, erosión o fallos en las obras de tierra.
 - Fallo o insuficiencia en la capacidad hidráulica de los elementos del subsistema de drenaje.
 - Caída de objetos sobre la plataforma, la vía, estaciones o terminales, o descarrilamientos.
 - Defectos o fallos en estructuras (obras de paso, viaductos) o túneles.
 - Fallos en el funcionamiento de los distintos sistemas (electrificación, CMS, etc.).

Para cada impacto identificado se determina su severidad y probabilidad sobre el componente ferroviario afectado, obteniéndose el nivel de riesgo mediante una matriz de doble entrada, diferenciando entre **infraestructura y servicio**. En el caso de la infraestructura, se consideran **inadmisibles** aquellos **riesgos** clasificados como **altos o muy altos**. Para el **servicio ferroviario**, los niveles de riesgo **inadmisibles** varían **en función de la criticidad del servicio**.

Una vez concluida la evaluación de riesgos, se propone **un Plan de Adaptación específico para los riesgos inadmisibles**, que incluye una relación resumida de actuaciones orientadas a reducir el riesgo, junto con la valoración de sus ventajas e inconvenientes.

- **Medidas estructurales.** Aquellas que se refieren a actuaciones que implican la modificación del diseño o las especificaciones técnicas de los componentes ferroviarios de la infraestructura, así como la adopción de soluciones alternativas o mejoradas.
- **Medidas no estructurales.** Aquellas que se refieren a medidas específicas de mejora de los procesos de mantenimiento o de gestión de contingencias más allá de las medidas y criterios establecidos.
- **Medidas de gestión de riesgos.** Se refieren medidas relacionadas con la gestión de emergencias, contingencias e incidencias. También pueden considerarse soluciones financieras como los seguros o alternativas a los servicios prestados.

Algunos ejemplos de medidas de adaptación son:

- Actualización de criterios generales de diseño, normativas, códigos, estándares y especificaciones, incorporando las proyecciones de cambio climático.
- Ejecución de intervenciones de adaptación en zonas de riesgo.
- Reparación, sustitución o mejora de componentes mediante especificaciones técnicas más exigentes.
- Aplicación de medidas específicas de mantenimiento de componentes y subsistemas, como la intensificación de actuaciones de mantenimiento, limpieza de drenajes y poda de vegetación.
- Aplicación de planes de gestión del riesgo y/o planes de contingencia.

En relación con **los riesgos de transición y las oportunidades**, todavía no se pueden aportar resultados ya que la determinación de la materialidad se realizó al finalizar el ejercicio a partir del análisis de doble materialidad. Véase apartado [1.4.2. Metodología de análisis de doble materialidad](#).

Como consecuencia, los **riesgos de transición materiales** son:

- En el escenario de emisiones netas nulas en 2050 o **Net Zero Emissions**:
 - Riesgo de que el **Mecanismo de Ajuste de Carbono en Frontera (CBAM)** incremente los precios de las licitaciones por la subida de las materias primas (acero y cemento) importadas desde fuera de la Unión Europea.
 - Riesgo de **activos potencialmente varados** por obsolescencia tecnológica de descarbonización.
 - Riesgo **reputacional por falta de compromiso con la descarbonización**.
 - Riesgo de contar con **financiación insuficiente** para implementar las medidas necesarias de adaptación al cambio climático y gestionar los impactos derivados de eventos climáticos extremos.
 - Riesgo de que las infraestructuras se diseñen y construyan según **criterios de adaptación climática que posteriormente resulten insuficientes** o queden obsoletos debido a cambios normativos o a la evolución de las condiciones climáticas, lo que obligaría a realizar intervenciones adicionales, ampliaciones o reconstrucciones para garantizar su resiliencia futura.
- En el escenario de políticas climáticas insuficientes o **Business as Usual**:
 - Riesgo de aumento de la demanda y subida de **costes de aprovisionamiento de materias primas** de construcción y mantenimiento debido al aumento de eventos climáticos extremos.
 - Riesgo de contar con **financiación insuficiente** para implementar las medidas necesarias de adaptación al cambio climático y gestionar los impactos derivados de eventos climáticos extremos.
 - Riesgo de que las infraestructuras se diseñen y construyan según **criterios de adaptación climática que posteriormente resulten insuficientes** o queden obsoletos debido a cambios normativos o a la evolución de las condiciones climáticas, lo que obligaría a realizar intervenciones adicionales, ampliaciones o reconstrucciones para garantizar su resiliencia futura.

Por otro lado, las **oportunidades materiales** son:

- Oportunidad de **reforzar la resiliencia de la infraestructura ferroviaria** frente al cambio climático mediante el diseño, construcción y mantenimiento de activos adaptados a condiciones climáticas extremas, reduciendo riesgos operativos y costes futuros.
- Oportunidad de impulsar **el transporte intermodal** como eje estratégico de la descarbonización, a través del impulso de las estaciones intermodales y estaciones ubicadas en lugares que interconecten territorios (HUB).
- Oportunidad de potenciar el **autoabastecimiento energético** en estaciones y dependencias mediante la instalación de placas solares y sistemas de gestión inteligente.
- Oportunidad de impulsar la **electrificación del transporte y la movilidad sostenible** mediante la expansión e instalación de puntos de carga eléctrica en estaciones y aparcamientos ferroviarios.

- Oportunidad de continuar con la electrificación y expansión de la red ferroviaria como palanca clave para la **descarbonización del modelo de transporte**.
- Oportunidad de impulsar **el cambio modal de pasajeros hacia el transporte ferroviario** como medida clave de mitigación del cambio climático.
- Oportunidad de impulsar la **cuota modal hacia el transporte ferroviario** de mercancías como medida clave para la mitigación del cambio climático.
- Oportunidad de reforzar la **eficiencia energética**, reduciendo los consumos y mejorando la sostenibilidad operativa de la red.

En este sentido, Adif integra en el PE2030 tanto la lucha contra el cambio climático como la adaptación al nuevo entorno climático, configurándolas como uno de sus ejes estratégicos principales, tal y como se indica en el [apartado 1.1.3. Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático \(E1-3\)](#).

Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa relacionados con el clima (IRO-1)¹²⁵

El proceso de determinación y evaluación de los impactos, riesgos y oportunidades climáticos ha sido muy similar a la determinación de los IROs en el resto de ámbitos relacionados con la sostenibilidad. Para más información véase el apartado [1.4.2. Metodología de análisis de doble materialidad](#).

Los riesgos físicos han sido evaluados conforme a la norma interna NAG 4-0-0.0. Por otro lado, la norma interna NAG 4-0-0.0 se basa en los escenarios climáticos referidos en las proyecciones de cambio climático para España, provenientes de las regionalizaciones dinámicas generadas en la iniciativa internacional Euro-CORDEX. Para la Trayectoria de Concentración Representativa 8.5 se tiene en cuenta que las emisiones de GEI sigan aumentando, resultando en un aumento de la temperatura global de 4.3°C para finales de siglo. El análisis de los peligros relacionados con el clima y la evaluación de la exposición y la sensibilidad ha evolucionado desde considerar la Trayectoria de Concentración Representativa 4.5 en los primeros estudios, a considerar la Trayectoria de Concentración Representativa 8.5 en los estudios que se están elaborando actualmente. Para más información véase el [apartado Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio \(SBM-3\)](#).

Por su lado, para la determinación de los riesgos de transición y las oportunidades relacionadas con el cambio climático, se elaboró un catálogo de peligros de transición y oportunidades potenciales en el marco del Informe de Estimación del Impacto Financiero de los Riesgos y Oportunidades asociados al Cambio Climático. El proceso de determinación de los riesgos de transición supone la identificación de los potenciales sucesos de transición, tanto en sus operaciones como en la cadena de valor, asociados a la transición hacia una economía climáticamente neutra.

Estos riesgos de transición se clasifican en cuatro grupos según las recomendaciones de la TCFD: normativos, tecnológicos, de mercado y reputacionales.

En cuanto a las oportunidades, se están identificando las más relevantes originadas por los sucesos de transición y se están clasificando según las recomendaciones de la TCFD en cinco grupos: eficacia en el uso de recursos, fuentes de energía, productos y servicios, mercados

¹²⁵ Contenido vinculado al PE2030, Pilar Sostenibilidad, Objetivo 2 (**PSOS-OE2**) y Objetivo 4 (**PSOS-OE4**).

y capacidad de adaptación. Para más información véase el apartado [1.4.2. Metodología de análisis de doble materialidad](#).

A su vez, como diferencia con el resto de IROs evaluados, los climáticos se han evaluado en base a distintos escenarios de emisiones y a plazos adaptados a la vida útil de la infraestructura y a la situación del entorno político e institucional de la Entidad. Para más información véase el apartado [1.4.2. Metodología de análisis de doble materialidad](#).

De esta forma, Adif evalúa cómo sus activos e infraestructuras pueden verse afectados por los riesgos climáticos, considerando su **sensibilidad, exposición y gravedad ante fenómenos extremos**.

2.1.1. Plan de transición para la mitigación del cambio climático (E1-1)

El principal compromiso de Adif es contar con un [Plan de Lucha contra el Cambio Climático \(PLCCC\)](#) para el periodo 2018-2030; como una iniciativa estratégica a destacar dentro del Pilar de Sostenibilidad de su PE2030, aprobado por el Consejo de Administración y el Presidente de Adif y Adif AV en 2019. El PLCCC está elaborado para dar respuesta al contexto actual existente en dicha materia a nivel nacional, europeo e internacional, estableciendo metas para 2020, 2025 y 2030 en el ámbito de la mitigación, en cuanto a reducir las emisiones GEI. La reducción de las emisiones de GEI son consecuencia de un menor consumo energético debido a las actuaciones de ahorro energético implantadas en el PLCCC.

Por otro lado, las palancas de descarbonización en las que se enfocan ambas Entidades están definidas dentro del PLCCC. Las líneas de actuación de dichas palancas son:

- **Gestión de la energía:** Esta línea incluye iniciativas encaminadas a mejorar la gestión actual de los consumos energéticos gracias a un mayor conocimiento de los mismos para, con ello, optimizarlos y producir ahorros. Se incluyen, por tanto, proyectos relativos al desarrollo de redes inteligentes, la instalación de sistemas telemáticos de medición y control o la implantación de medidas de gestión como, por ejemplo, la realización de auditorías energéticas. Durante el ejercicio 2026-2027 se va a realizar auditorías energéticas con la identificación de medidas de ahorro a implementar.
- **Eficiencia energética:** Con esta línea se busca mejorar la eficiencia energética del sistema ferroviario, tanto para usos distintos de tracción como para usos de tracción, y reducir así los consumos energéticos. Se incluyen actuaciones encaminadas a la mejora de la iluminación, la renovación de equipos de climatización y ACS o las subestaciones reversibles, entre otros.
- **Descarbonización y energías renovables:** El objetivo de esta línea es sustituir los combustibles fósiles por otros alternativos menos contaminantes, fomentando el uso de las energías renovables. Se incluyen actuaciones como la electrificación de tramos sin electrificar, la compra de energía eléctrica con certificados de Garantía de Origen o todas las iniciativas para fomentar el cambio modal hacia el ferrocarril, como la mejora de las conexiones con los puertos, las autopistas ferroviarias, etc. También este año se ha llevado a cabo la sustitución de calderas de gasóleo empleadas en climatización por otras tecnologías basadas en energías renovables.

Las actuaciones clave previstas en los próximos años son principalmente la electrificación de las líneas de la red convencional, implantación de instalaciones solares fotovoltaicas de autoconsumo y

la sustitución de maquinaria de vía por una más eficiente y menos contaminante, entre otras

Dentro del PE2030 se identifican **12 desafíos primordiales** para hacer frente a los retos que tanto la situación exterior como el contexto interno de las compañías deben afrontar, siendo uno de los desafíos principales el cambio climático y la transición energética.

Para abordar el desafío del cambio climático y la transición energética, el PLCCC establece una serie de objetivos a cumplir hasta el año 2030.

En este sentido, a través de los indicadores estratégicos del PLCCC de Adif y Adif AV, con la mejora de la eficiencia energética (GWheq/año ahorrados) y las emisiones de GEI evitadas (tCO₂eq/año), se puede ver el avance en la consecución de los objetivos estratégicos establecidos.

Dicho avance se traduce en la implantación de **547 medidas de ahorro energético** desde 2009, logrando una reducción del consumo energético de 70,18 GWh/año para Adif AV y evitar 12.508 tCO₂eq de emisiones GEI en el sistema ferroviario; empleando el factor de emisión CO₂ del año 2020 que fue el establecido en el Convenio con el MITMA para el periodo 2020-2025.

2.1.2. Políticas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo (E1-2)

El principal compromiso de Adif es contar con un [Plan de Lucha contra el Cambio Climático](#) (PLCCC) para el periodo 2018-2030; como una iniciativa estratégica a destacar dentro del Pilar de Sostenibilidad de su PE2030, aprobado por el Consejo de Administración y el Presidente de Adif y Adif AV en 2019. El PLCCC está elaborado para dar respuesta al contexto actual existente en dicha materia a nivel nacional, europeo e internacional, estableciendo metas para 2020, 2025 y 2030 en el ámbito de la mitigación, en cuanto a reducir las emisiones GEI. La reducción de las emisiones de GEI son consecuencia de un menor consumo energético debido a las actuaciones de ahorro energético implantadas en el PLCCC.

Otro de los compromisos adquiridos, es el de **ser neutros en carbono en 2050**; objetivo que debe cumplir por haber firmado en 2020 el Compromiso de Responsabilidad Climática de la UIC. Para lograr dicho objetivo, a través del PLCCC, se desarrollan **5 líneas de actuación** principales enfocadas en el consumo energético, tanto en proyectos de ahorro energético como en proyectos de energías renovables.

De esta forma, Adif se alinea con las políticas y estrategias existentes tanto a nivel internacional, contribuyendo con el Acuerdo de París, cuyo objetivo es evitar que el incremento de la temperatura media global del planeta supere los 2°C respecto a los niveles preindustriales e incluso aspirando a la meta más ambiciosa de limitar el aumento de temperatura a 1,5°C, y con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de Naciones Unidas, en concreto con el **ODS 13 “Acción por el Clima”**, que urge a adoptar medidas para combatir el cambio climático y sus efectos.

En 2025, Adif y Adif AV han **registrado su huella de carbono de 2019 a 2024 en el Registro oficial del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO)**, consolidando su compromiso con la sostenibilidad y la lucha contra el cambio climático. Con ello, la Oficina Española de Cambio Climático ha otorgado a cada entidad los sellos oficiales correspondientes al cálculo de la huella de carbono y la reducción de sus emisiones de gases de efecto invernadero de los últimos seis años.



En relación con el compromiso adquirido de Responsabilidad Climática, Adif y Adif AV continúan impulsando el **cumplimiento de los compromisos recogidos en la Política de Sostenibilidad** de ambas Entidades a través del **Comité de Sostenibilidad**, entre los que destaca el objetivo de alcanzar cero emisiones netas de GEI en 2050.

2.1.3. Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático (E1-3)

Adif integra la lucha contra el cambio climático en su estrategia y modelo de negocio, enmarcándola en su **Plan Estratégico 2030 (PE2030)** en adelante), dentro del pilar de Sostenibilidad. De este pilar surge como iniciativa estratégica el PLCCC. Este último define una hoja de ruta con objetivos cuantificables hacia la neutralidad climática en 2050, en línea con la Estrategia Europea. Asimismo, la Política de Sostenibilidad y el Comité de Sostenibilidad refuerzan la capacidad de la organización para supervisar, ajustar y adaptar su estrategia climática a la normativa vigente y futura, asegurando el cumplimiento de objetivos.

En este sentido, destacan acciones como la electrificación del transporte, el uso de energía renovable, la recuperación de la biodiversidad, la sensibilización climática entre grupos de interés y el desarrollo de finanzas sostenibles. Además, la Entidad utiliza herramientas avanzadas como modelización de escenarios y análisis predictivos para gestionar riesgos climáticos y evaluar oportunidades relacionadas con la transición energética. Estas medidas no solo mitigan los impactos del cambio climático, sino que también promueven la innovación, el crecimiento y la competitividad, posicionando a la Entidad como un referente en sostenibilidad y transición energética.

Otra actuación especialmente significativa, dado que está encaminada a analizar la resiliencia de la totalidad de la red de Adif y Adif AV antes del año 2030 consiste en la **elaboración de Estudios de Adaptación a los efectos adversos del cambio climático de toda la red ferroviaria**, a través de la implantación de una metodología desarrollada para analizar el riesgo y la adaptación a los efectos del cambio climático (Norma interna NAG 4-0-0-0). Estos análisis se realizan con un triple horizonte temporal: a corto, medio y largo plazo.

Según se especifica en la metodología, se debe realizar un análisis de la vulnerabilidad y una evaluación del riesgo tanto para los componentes de la infraestructura ferroviaria como para el servicio ferroviario en el que se identifican los impactos asociados a diferentes variables climáticas y sus proyecciones a futuro, de manera que, en función de los riesgos identificados, se planteen **medidas de adaptación** a acometer.

Algunos de los impactos potenciales o peligros que se analizan sobre el servicio ferroviario son las afecciones por incendio, viento muy intenso, nieve, hielo y oleaje. Para los **componentes de la infraestructura ferroviaria**, los **posibles impactos potenciales o peligros** analizados son:

- Deslizamiento de laderas y caída de materiales y erosión de taludes en desmorte como consecuencia de lluvias intensas.
- Asentamiento de terraplenes como consecuencia de lluvias intensas.
- Erosión de taludes en terraplén junto a cauces como consecuencia de avenidas extraordinarias.
- Insuficiencia de capacidad de las obras de drenaje transversal por lluvias intensas.

Los análisis recogidos en los Estudios sirven para identificar y prevenir los impactos siempre que sea posible o conseguir la adaptación cuando la situación sea irreversible, identificando y proponiendo un horizonte temporal de implementación de medidas necesarias para minimizar sus efectos.

La Entidad elabora y hace **seguimiento del Plan de Adaptación** correspondiente que incluye dichas medidas con el objetivo de mejorar la resiliencia de la red ferroviaria.

Además, la Entidad dispone de un **Plan de Contingencias de aplicación a la Red Convencional (RC), Red de Ancho Métrico (RAM) y Red de Alta Velocidad (RAV)**, cuyo objeto es ordenar y resolver cualquier contingencia que perturbe el normal desarrollo del tráfico ferroviario, desde el plano preventivo, predictivo y correctivo. Dicho Plan persigue, entre otros **objetivos**:

1. Minimizar las consecuencias de cualquier contingencia que pueda degradar el normal desarrollo del tráfico ferroviario.
2. Restablecer las condiciones de explotación que pueda provocar cualquier tipo de incidente o accidente.
3. Tener identificadas las incidencias en la explotación del tráfico ferroviario.
4. Tener localizados los medios humanos y técnicos disponibles de intervención.
5. Disponer de un catálogo de las medidas de gestión de incidencias idóneas al caso.

Como Anexos del Plan de Contingencias se pueden destacar:

- a) El **Manual de Prevención y Gestión de Incidencias**, que establece el conjunto de medidas de aplicación, coordinación y responsabilidades en la gestión de la incidencia y de la información. Este Manual recoge un listado de puntos de riesgo asociados a temporales de lluvia, incluyendo distintas zonas inundables.
- b) Los **Planes Directores de Medidas Preventivas de Verano y de Invierno**, que coordinan la actuación de los distintos actores del sector con intervención directa en la explotación ferroviaria para prevenir y afrontar los riesgos derivados de factores meteorológicos adversos, minimizando su repercusión en el tráfico y asegurando la calidad en la prestación del servicio.

Otras actuaciones que se llevan a cabo relacionadas con lo anterior y que contribuyen a mejorar la resiliencia de la red son la **identificación de incidencias en la explotación del tráfico ferroviario**, indicando la causa de la incidencia, lo que permite analizar aquellas que pudieran estar relacionadas **con causas de origen meteorológico**, múltiples **actuaciones de mantenimiento preventivo y correctivo** de la infraestructura ferroviaria, entre los que se incluyen actividades de vigilancia e inspección de diversos componentes de la infraestructura.

Instalación de paneles solares

El **Plan de Autoconsumo energético** de Adif y Adif AV, con el objetivo de impulsar el despliegue de la generación de energía renovable en la infraestructura ferroviaria, se licitó y contrató la implantación de instalaciones solares fotovoltaicas de autoconsumo, acogidas a las modalidades de con excedente y sin excedente.

Supone la implantación de **21 instalaciones sin excedentes**, y **25 instalaciones con excedentes entre los que se encuentran las estaciones de viajeros**, y durante 2025 se ha continuado con la redacción de proyectos y ejecución de instalaciones. El contrato tiene previsto una fase de operación y mantenimiento de las instalaciones de 24 meses.

Las **estaciones de viajeros de Adif** objeto de los trabajos son:

Estaciones de Adif	
ALCAZAR DE SAN JUAN	JAÉN
ALGECIRAS	LINARES – BAEZA
ANDÚJAR	MONFRAGÜE
CÁDIZ	

En este sentido, las **ubicaciones** donde se está procediendo a la **instalación de paneles solares** son:

Obras finalizadas y legalizadas	Obras finalizadas pendientes de legalización
ALCÁZAR DE SAN JUAN – ESTACIÓN	ALBACETE – ADIFICIO
ALGECIRAS – ESTACIÓN	BARCELONA – ESTACIÓN MONTCADA BIFURCACIÓN
ANDÚJAR – ESTACIÓN	HOSPITALET DE LLOBREGAT – TALLERES
CÁDIZ – ESTACIÓN	MONFRAGÜE – ESTACIÓN
CÓRDOBA – CENTRO LOGÍSTICO EL HIGUERÓN – MERCANCÍAS	TARRAGONA PLAZA CARROS – JEFATURA TERRITORIAL MANTENIMIENTO INFRAESTRUCTURA
HUELVA – CENTRO LOGÍSTICO MARISMAS RINCÓN	ZARAGOZA – TERMINAL CENTRO LOGÍSTICO ZARAGOZA PLAZA
JAÉN – ESTACIÓN	
JÁTIVA – BASE TRENES CENTRO TRATAMIENTO TÉCNICO	
LINARES BAEZA – ESTACIÓN	
MADRID – ABROÑIGAL – NAVE Y EDIFICIO GERENCIA	
MADRID – ABROÑIGAL – GRÚAS Y ED. ÚNICA	
MADRID – EDIFICIO SOR ÁNGELA DE LA CRUZ	
MADRID – VILLAVEVERDE BAJO – ALMACÉN CENTRAL	
TARRAGONA – ESTACIÓN CLASIFICACIÓN	
SEVILLA LA NEGRILLA – CENTRO LOGÍSTICO	
VALENCIA FUENTE SAN LUIS – PUESTO DE MANDO	
VIGO – TERMINAL DE CONTENEDORES	

Puntos de recarga de vehículos eléctricos

Con respecto a la recarga de vehículos eléctricos en las estaciones de las Entidades, se está llevando a cabo la ejecución del “Suministro e Instalación, Legalización y Operación y

Mantenimiento de **1.079 PREs en los Aparcamientos de 80 estaciones de Adif y Adif AV** puntos de recarga de vehículos eléctricos en aparcamientos de estaciones de viajeros.

Los trabajos se enmarcan en las actuaciones necesarias, incluidas en el Plan de Implantación del PLCCC, que Adif y Adif AV van a desarrollar con el objetivo de impulsar el despliegue de la infraestructura de recarga de vehículo eléctrico mediante la instalación de puntos de recarga de vehículo eléctrico (en adelante PRE) en los aparcamientos ubicados en las estaciones de viajeros.

Se trata de un expediente con presupuesto de licitación 23.784.453,14 € y prórroga de 5.199.974,09 €, adjudicado a REPSOL por 15.100.003,00 € y contratado el 16 de mayo de 2024.

Es un contrato que incluye la fase de diseño de la solución, el suministro e instalación, así como la fase de operación y mantenimiento de los equipos de 24 meses, y prevé una posible prórroga de 24 meses.

Las **estaciones en las que se plantea instalación de puntos de recarga** son las siguientes:

Estaciones de Adif	
ALCÁZAR DE SAN JUAN	PONFERRADA
ALGECIRAS	PONTEVEDRA Vialia
BARCELONA CLOT	PUENTE GENIL - HERRERA
BILBAO ABANDO INDALECIO PRIETO	REQUENA UTIEL
FERROL	SALAMANCA Vialia
FIGUERES	SANTANDER
HUELVA	SEVILLA VÍRGEN DEL ROCÍO
LOGROÑO soterrado	TERUEL
MEDINA DEL CAMPO AV	TUDELA DE NAVARRA
MONFORTE DE LEMOS	VALENCIA NORD
MURCIA	VIGO GUIXAR
PAMPLONA	VILLALBA
	XÁTIVA

2.1.4. Metas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo (E1-4)

En el ámbito ASG, se plantea como reto para 2026 **concluir la actualización del Plan de Lucha contra el Cambio Climático (PLCCC)** utilizando las directrices y metodología de cálculo de los objetivos basados en la ciencia, **Science Based Targets initiative (SBTi)**. Esta actualización establecerá **nuevos objetivos y metas** que marcarán la hoja de ruta de Adif y Adif AV para conseguir ser neutros en carbono en 2050 e incrementar sustancialmente el autoconsumo energético.

Asimismo, en 2026 se continuará avanzando en la mejora de la metodología y en la recopilación de datos necesarios para el cálculo del Alcance 3 de la huella de carbono de ambas Entidades, con el fin de identificar e implementar medidas orientadas a su reducción.

Como compromiso para 2026, el Comité de Sostenibilidad, creado en 2024, elaborará y consensuará el **Plan de Acción de Sostenibilidad**, que incluirá acciones relacionadas con el clima.

También se continuará con el seguimiento de las medidas implantadas en materia de sostenibilidad, ahorro y eficiencia energética, realizando su **registro en la Plataforma del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE)**.

A su vez, este 2026 se seguirá con la coordinación de la **elaboración de los Estudios que analicen la adaptación a los efectos adversos del cambio climático de toda la red ferroviaria**. La realización de estos Estudios es necesaria para las actuaciones financiadas mediante Fondos Comunitarios (FEDER, MRR, etc.). Los estudios se elaborarán entre las distintas áreas implicadas de Adif y Adif AV y para su realización se seguirá la metodología definida internamente.

Parte del desarrollo se basará en el estudio y **aplicación de nuevas herramientas de analítica de datos para profundizar en la información relativa a eventos meteorológicos**, con el objetivo de suministrar datos para los indicadores de riesgos y servir de apoyo a la elaboración de los Estudios de Adaptación al Cambio Climático.

Igualmente, se continuará realizando el seguimiento del riesgo de adaptación a los efectos adversos del cambio climático (ADAP), a través de los indicadores de riesgo (KRIs) correspondientes, intentando completarlos con otros relacionados con los Estudios de Adaptación al Cambio Climático.

Metas de reducción de emisiones GEI

Gracias a las actuaciones de Adif y Adif AV reflejadas en el PLCCC, se ha estimado que la reducción de emisiones acumulada al sistema ferroviario en 2030 será de 777 ktCO₂eq (según mix eléctrico) o de 3.700 ktCO₂eq (según mercado eléctrico o la compra de energía verde con GDO).

Si se tiene en cuenta el cambio modal, la reducción acumulada de emisiones de ambas Entidades para 2030 se estima en más de 8.400 ktCO₂eq.

Las actuaciones que se vienen desarrollando enmarcadas en el PLCCC para lograr dichos objetivos son variadas. Esta información se detalla en el apartado [2.1.1 Plan de transición para la mitigación del cambio climático \(E1-1\)](#).

La metodología de cálculo empleada para calcular las emisiones de GEI evitadas se basa en las medidas de eficiencia energética y de descarbonización (sustitución de combustibles fósiles) implantadas por las Áreas de cada una de las Entidades (Adif y Adif AV).

Una vez que una medida de eficiencia energética o descarbonización está implantada, se calcula el ahorro energético que está produciendo medido en kWh/año y dicho ahorro se multiplica por el factor de emisión de GEI correspondientes, en función del tipo de fuente de energía que se trate (electricidad, gasóleo, gas natural, etc.).

Metas de mejora de la eficiencia energética

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025	META a 2030
Metas anuales de ahorro energético en el sistema ferroviario (GWheq/año) por la implantación de actuaciones de eficiencia energética desde 2009	62,49	70,07	71,18	266

Metas de reducción de emisiones de GEI¹²⁶

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025	META a 2030
Metas anuales de emisiones de GEI evitadas en el sistema ferroviario (ktCO ₂ eq/año) según mix peninsular, por la implantación de actuaciones desde 2009	9,86	10,53	11,20	73

2.1.5. Consumo y combinación energéticos (E1-5)

Transición energética¹²⁷

Principales Hitos:

- Obtención de la Resolución ambiental de la Línea aérea de contacto, Subestaciones eléctricas de tracción y líneas de acometida del tramo Illescas – Talayuela.
- Aprobación del proyecto constructivo del Telemando de energía del tramo Ronda – Algeciras.

Contribución a los ODS:



Nuestros compromisos:

- Obtención de la Resolución ambiental de la Línea aérea de contacto, Subestaciones eléctricas de tracción y líneas de acometida del tramo Granada - Almería.
- Aprobación del proyecto básico de las Subestaciones eléctricas de tracción, centros de autotransformación y líneas de acometida del tramo Puertollano – Mérida.
- Aprobación del proyecto constructivo de las Subestaciones eléctricas de tracción, centros de autotransformación y líneas de acometida del tramo Puertollano – Mérida.
- Aprobación del proyecto constructivo del Telemando de energía del tramo Puertollano - Mérida.
- Aprobación del proyecto básico de las Subestaciones eléctricas de tracción, centros de autotransformación y líneas de acometida del tramo Teruel - Sagunto.
- Aprobación del proyecto constructivo de las Subestaciones eléctricas de tracción, centros de autotransformación y líneas de acometida del tramo Teruel - Sagunto.
- Aprobación del proyecto constructivo del Telemando de energía del tramo Teruel - Sagunto.

¹²⁶ Metas de 2023 y 2024 calculadas con el factor de emisión peninsular de CO₂eq de la REE de 2022 (valor definitivo): 0,143 y meta de 2025 calculada con el factor de emisión peninsular de CO₂eq de la REE de 2023 (valor definitivo): 0,100 kgCO₂/kWh.

¹²⁷ Contenido vinculado al PE2030, Pilar Sostenibilidad. Objetivo 1 (PSOS-OE1).

Gestión de la energía

A continuación, se presenta información sobre el consumo y combinación energética en Adif.

Consumo de energía

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Energía eléctrica (TJ/año)	355,49	349,59	377,64
Usos Tracción (UT)	0,81	0,26	0,05
Usos Distintos de Tracción (UDT)	354,67	349,33	377,59
Gasóleo (TJ/año)	114,72	117,93	105,50
Gasóleo A - Automoción	47,07	48,41	49,08
Gasóleo B - Mantenimiento Vía	16,94	19,56	15,29
Gasóleo B - Maniobras a Talleres	0,001	0	0
Gasóleo B - Oper. Aux. Terminales	2,74	2,75	2,63
Gasóleo B - Maniobras Estaciones	45,25	35,27	31,67
Gasóleo C - Calefacción	2,72	11,95	6,83
Gasolina (TJ/año)	6,98	8,53	8,83
Autogas (TJ/año)	0,004	0,000	0,001
Gas Natural Comprimido (TJ/año)	0,011	0,006	0,017
Gas natural (TJ/año)	13,75	19,72	27,76

Fuentes de energía primaria (TJ/año)

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Carbón	21,94	18,70	9,56
Gas natural y fuel	0	0	0
Ciclo combinado	225,49	183,16	261,45
Nuclear	311,50	334,30	349,27
Cogeneración y residuos no renovables	105,92	112,54	110,07
Turbinación bombeo	29,78	34,39	7,57
Recursos fósiles	694,63	683,09	737,92
Hidráulica	28,14	34,20	35,48
Eólica	68,24	58,93	60,46
Solar (fotovoltaica y térmica)	45,99	47,30	55,72
Otras renovables ¹²⁸	4,79	4,30	4,69
Recursos renovables	147,17	144,73	156,34

El incremento de la intensidad energética en los últimos años se debe, principalmente, a la notable reducción de los km-tren gestionados por Adif. Aunque el consumo de energía

¹²⁸ Biogás, biomasa, hidráulica marina y geotérmica.

aumentó ligeramente, la disminución del nivel de actividad hizo que el indicador de intensidad energética se viera desfavorablemente afectado.

Intensidad energética

		Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
	Km-tren gestionados (km-tren/año)	123.404.933	122.258.364	120.038.346
Intensidad energética ¹²⁹	Intensidad energética final (MJ/km-tren)	3,98	4,06	4,33
	Intensidad energética primaria (MJ/km-tren)	7,92	7,97	8,63

Uso de energías renovables

En cuanto a la compra de energía eléctrica, desde 2019 Adif y Adif AV apuestan por la **Compra de Energía Verde con Certificados de Garantía de Origen renovable (GdO) para toda la energía eléctrica consumida en el sistema ferroviario**, de manera que el 100 % de las emisiones de GEI asociadas al consumo de energía eléctrica pueden considerarse nulas (según el mercado eléctrico).

A finales de 2025 Adif ha **adjudicado los contratos de suministro de energía eléctrica con GdO para todo el sistema ferroviario**, destinada tanto a las operadoras ferroviarias (energía de tracción para los trenes) durante el periodo 2026-2030, como para las estaciones de viajeros, terminales de mercancías y otros recintos ferroviarios de Adif y Adif AV, durante los años 2026 y 2027.

Como novedad, tanto para los contratos de tracción como para los correspondientes a las instalaciones de Adif y Adif AV, se introduce un nuevo **procedimiento de coberturas del precio**. Este modelo de gestión responde a un intenso trabajo realizado por Adif con las operadoras ferroviarias con el fin de dotarles de mayor capacidad de decisión y gestión en uno de sus principales costes y, así, reforzar la sostenibilidad del sector y el proceso de liberalización.

Además, por primera vez en el sector ferroviario se **incluye la venta de excedentes** procedentes de instalaciones de autoconsumo de Adif y Adif AV, lo que permitirá reducir el coste del suministro eléctrico y contribuir en la descarbonización del sistema ferroviario.

Respecto al **Plan de Autoconsumo Energético** de Adif, con el objetivo de impulsar el despliegue de la generación de energía renovable en la infraestructura ferroviaria, se ha planificado la **implantación de casi 50 instalaciones solares fotovoltaicas de autoconsumo**, acogidas a distintas modalidades:

- **Autoconsumo sin excedentes:** el 18 de abril de 2022 se adjudicó el contrato para la instalación de **21 instalaciones** solares fotovoltaicas. De ellas, 17 se encuentran finalizadas y legalizadas, 1 ha sido desestimada y 3 están actualmente en fase de ejecución y con fecha prevista de finalización de las obras a mediados de 2026. Estas instalaciones suman una potencia total estimada cercana a 1,8 MW, con una cobertura media de la energía consumida procedente del autoconsumo prevista superior al 13 % en relación con el consumo total de las ubicaciones. La energía anual

¹²⁹ Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

neta generada estará próxima a los 2,7 GWh y el aprovechamiento medio de la energía fotovoltaica generada en autoconsumo será superior al 99 %.

- **Autoconsumo con excedentes:** el 1 de agosto de 2022 se adjudicó la ejecución de las obras y la operación y mantenimiento de **25 instalaciones** solares fotovoltaicas acogidas a la modalidad de autoconsumo con excedente. Han finalizado las obras de 13 de estas instalaciones y las 12 restantes se encuentran aún en fase de ejecución, con finalización prevista a mediados de 2026. Estas instalaciones alcanzan una potencia total instalada de 6,1 MW, con una cobertura media de la energía consumida procedente del autoconsumo prevista del 27,4 % en relación con el consumo total de las ubicaciones. La energía neta anual generada será superior a los 9 GWh y el aprovechamiento promedio de la energía fotovoltaica generada en autoconsumo alcanzará el 85 %.
- **Autoconsumo en grandes superficies:** la planta solar fotovoltaica de Alcázar de San Juan, con una potencia instalada de 4 MW, continúa pendiente de la obtención de las correspondientes autorizaciones administrativas y de construcción.

Con estas licitaciones, alineadas con los compromisos del PLCCC, Adif sigue avanzando en su contribución a la descarbonización del sistema ferroviario.

Eficiencia energética y energías renovables en la construcción y la demolición

Se ha desarrollado una herramienta informática de Directrices energéticas para que, a la hora de diseñar una reforma o una nueva instalación, edificio o estación, se utilicen medidas de ahorro energético estandarizadas para todo Adif y Adif AV, y se puedan evaluar los resultados de su posible aplicación.

En el marco de los trabajos del catálogo de Compra Pública Responsable (social y ambiental), durante el año 2024, se finalizó la elaboración del **Catálogo de Cláusulas Ambientales** y de su correspondiente Guía de aplicación. En 2025, ambos documentos se encuentran en fase de validación interna previa a su implantación. Durante esta fase se están incorporando cláusulas del catálogo en diversos pliegos de contratación, para validar su adecuación. Estas cláusulas incluyen criterios relativos a la gestión y eficiencia energética, el uso de energías renovables y de material de proximidad, fomentando la adjudicación de las obras a aquellas empresas que presenten, entre otros criterios, menor consumo energético y una menor huella de carbono en sus proyectos de construcción. Por otro lado, en el ámbito social todavía no se han desarrollado actuaciones equivalentes, permaneciendo pendiente la elaboración de los contenidos específicos del catálogo para este eje.

En los proyectos de nueva construcción, así como en los proyectos de reforma o rehabilitación en el ámbito de estaciones, se incluye la justificación del cumplimiento del apartado "Ahorro de Energía" en todos sus apartados. En la justificación, se incluyen las fichas de cumplimiento de limitación de la demanda energética, ya sean las relativas a la opción de cálculo simplificado o las de la opción general, obtenidas mediante el programa informático de referencia del Ministerio de Industria y Turismo (Herramienta Unificada). Asimismo, se incluye la relación de materiales que conforman cada cerramiento y las características de los mismos utilizadas en los cálculos.

Se deberá además estudiar e integrar aquellas medidas encaminadas a conseguir que los edificios de nueva construcción y las intervenciones en edificios existentes cumplan el requisito de ser edificios de consumo de energía casi nulo, conforme a lo establecido en la normativa vigente, de forma que las actuaciones en el sector público sirvan de ejemplo en el ámbito de la eficiencia energética de los edificios, dando así ejemplo al resto de la sociedad.

En aplicación del **Real Decreto 235/2013, de 5 de abril**, por el que se aprueba el procedimiento básico para la certificación de la eficiencia energética de los edificios, y para el caso de proyectos de nueva construcción, se incluirá el **"certificado de eficiencia energética del proyecto"**, suscrito por el proyectista como resultado del proceso de certificación, que contiene información sobre las características energéticas y la calificación de eficiencia energética del proyecto de ejecución. En el caso de proyectos de adecuación de edificios ya existentes, se incluirá el "certificado de eficiencia energética del edificio", actualizando los apartados del mismo, que se vean modificados por las actuaciones objeto del proyecto.

Este anejo y su contenido deben dar cumplimiento al **Real Decreto 390/2021 de 1 de junio**, por el que se aprueba el procedimiento básico para la certificación de la eficiencia energética de los edificios, debiendo obtener la etiqueta de la certificación de eficiencia energética de proyecto para incorporarla al anejo del proyecto. Este Real Decreto ha sido modificado y actualizado por el **Real Decreto 659/2025, de 22 de julio**, que introduce ajustes técnicos y administrativos con el fin de adaptar el sistema de certificación a los nuevos objetivos de eficiencia energética.

Por otro lado, el **Real Decreto 450/2022, de 14 de junio**, modifica el **Código Técnico de la Edificación (CTE)** para reforzar la eficiencia energética en los edificios. Introduce mejoras en el consumo de energía, fomenta el uso de energías renovables y exige la instalación de infraestructura mínima para la recarga de vehículos eléctricos.

El marco normativo nacional se encuentra alineado con la **Directiva (UE) relativa a la eficiencia energética de los edificios (EPBD)**, que refuerza las exigencias de reducción del consumo energético, rehabilitación del parque edificatorio y progresiva implantación de edificios de cero emisiones.

En las instalaciones de alumbrado exterior, se justificará el cumplimiento del **Real Decreto 1890/2008 de 14 de noviembre**, sobre la eficiencia energética de las mismas, con las modificaciones introducidas por el **Real Decreto-Ley 18/2022, de 18 de octubre**, que busca incorporar tecnologías más modernas (como LED y sistemas de control), y visibilizar la etiqueta energética al público en aplicaciones externas.

Hay que destacar que en el **Pliego del proyecto de construcción de la nueva estación Madrid Chamartín Clara Campoamor** se incluyó un Anexo con los Criterios de Sostenibilidad a desarrollar en una Estrategia de Sostenibilidad que presentara el adjudicatario y que sirviera de referencia para la redacción de los proyectos asociados a dicho contrato. En dicho pliego se establecen **criterios de eficiencia energética** tales como:

- Asegurar un suministro de energía para autoconsumo proveniente de fuentes renovables, ello en la mayor proporción posible respecto al total de energía consumida.
- Adquisición de la compra de energía eléctrica con certificados de GdO.
- Análisis de la posibilidad de aprovechamiento de la energía térmica residual, así como de la conexión con redes térmicas de distrito o redes eléctricas inteligentes.
- Empleo de las tecnologías más eficientes en iluminación (interior y exterior), climatización, ACS, etc., que optimicen el consumo de energía y reduzcan la frecuencia de su mantenimiento o renovación.

En línea con lo anterior Adif y Adif AV están desarrollando una serie de experiencias piloto para analizar la posible incorporación de **sellos de sostenibilidad** a su actividad de proyectos en Estaciones de Viajeros, e incluso en otro tipo de proyectos de infraestructura ferroviaria.

Mejora de la eficiencia energética¹³⁰

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
UT (uso tracción) (GWheq/año)	38,46	38,46	38,46
UdT (uso distinto de tracción) (GWheq/año)	31,23	31,45	31,72

Auditorías energéticas

Las auditorías energéticas se completan **cada 4 años**, por exigencia legal del Real Decreto 256/2016 modificado por Real Decreto 390/2021. No ha habido auditorías energéticas durante este ejercicio, las próximas se realizarán a lo largo del año 2026-2027.

Sin embargo, se está trabajando en la aplicación de medidas de ahorro energético del análisis realizado de la anterior auditoría energética. Se propusieron unas líneas de trabajo, en la que se priorizan aquellos centros con medidas aplicables en el sistema de Climatización y ACS (con combustible) para alcanzar el objetivo de neutralidad en emisiones de carbono, en línea con el compromiso de Adif y Adif AV para la reducción de emisiones de CO₂ a la atmósfera y la descarbonización de sus instalaciones.

2.1.6. Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones de GEI totales (E1-6)

Lucha contra el cambio climático

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Reducción de emisiones de GEI (tCO ₂ eq/año) ¹³¹	11.542	11.577	12.508 ¹³²
% Reducción Huella de carbono según <u>mix eléctrico peninsular</u> respecto al año anterior	-24,24	-8,58	4,59
% Reducción Huella de carbono según <u>mercado eléctrico</u> (GdO) respecto al año anterior	-14,65	3,75	-4,44
Mejora de la eficiencia energética (GWheq/año)	69,69	69,91	70,18
% de energía eléctrica comprada con certificado de GdO ¹³³	100	100	100
% de energías renovables (energía eléctrica con GdO con respecto al total de energía consumida)	72,40	70,50	72,70

Conforme a la metodología aplicada para el Registro de la Huella de Carbono del MITECO, la intensidad media de emisiones del trienio 2023-2025 respecto al trienio 2022-2024 ha

¹³⁰ GWheq ahorrados anualmente en el sistema ferroviario por la implantación de actuaciones de eficiencia energética desde 2009.

¹³¹ Para una mejor comparativa, se ha utilizado el mismo factor de REE de 2020 (0,124), utilizado para el cálculo de las metas del MITMA.

¹³² Con el factor de REE de 2020 (0,124), utilizado para el cálculo de las metas del MITMA. Utilizando el factor de 2023 (0,100), el valor del indicador sería de 12.989 tCO₂eq.

¹³³ Dato agregado Adif y Adif AV.

disminuido un 4,98%, según mercado eléctrico (con certificados GdO). Si se tiene en cuenta el mix eléctrico peninsular, dicha intensidad media de emisiones se ha reducido un 10,65%.

Toneladas de CO₂eq emitidas/tracción ferroviaria en infraestructuras

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Emisiones de CO ₂ eq procedentes de la tracción eléctrica (tCO ₂ eq/año)	135.409	106.580	104.695

Huella de Carbono¹³⁴

	Ejercicio 2023	%	Ejercicio 2024	%	Ejercicio 2025	%
Alcance 1						
Instalaciones de combustión (tCO ₂ eq)	903	8,7%	1.890	17,6%	1.948	19%
Mto. de vía, maniobras y operaciones auxiliares (tCO ₂ eq)	4.948	47,7%	4.286	39,9%	3.720	36,2%
Vehículos (tCO ₂ eq)	3.792	36,6%	3.855	35,9%	3.885	37,8%
Procesos (tCO ₂ eq)	721	7,0%	721	7,0%	721	7,0%
Suma Alcance 1 (tCO₂eq)	10.364	100	10.752	100%	10.275	100%
% Alcance 1 sobre total	51,21%		58,11%		53,10%	
Alcance 2						
Consumo de energía eléctrica (tCO ₂ eq)	9.875		7.750		9.077	
% Alcance 2 sobre total	48,79%		41,89%		46,90%	
Total (tCO₂eq)	20.238		18.502		19.352	
Mix eléctrico peninsular						
Total (tCO₂eq)	10.364		10.752		10.275	
Mercado eléctrico						

Se destaca en 2025 el registro de la Huella de Carbono de 2019 a 2024 de Adif y Adif AV en el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, cuantificando emisiones y estableciendo planes de reducción.

Respecto al Alcance 3, se ha avanzado en la metodología de cálculo y recopilación de datos, realizando la estimación de las emisiones de 2024. En esta se ha incluido el cálculo de las categorías de: compra de bienes y servicios, tratamiento de residuos, emisiones correspondientes al teletrabajo, viajes de negocio de personas empleadas y desplazamientos en superficie de personas empleadas (Viajes in itinere).

Por otro lado, el método utilizado para el cálculo de la huella de carbono es el **GHG Protocol**, uno de los estándares internacionales con mayor implantación en la actualidad y cuya definición de acciones resulta más acorde con el tipo de actividades emisoras de CO₂ equivalente (CO₂eq) que se cuantifican.

La contabilidad de las emisiones se realiza sobre aquellas actividades incluidas dentro de los límites organizativos, que se plantean considerando el enfoque de control operativo que marca el GHG Protocol.

El **criterio de control** operativo establece la inclusión de aquellas operaciones sobre las que las **Entidades tiene un control financiero u operacional**, es decir, sobre las que cuenta

¹³⁴ Con el registro de la Huella de Carbono correspondiente al periodo 2019-2025 en el MITECO, se ha procedido a la revisión y recálculo de las huellas de carbono anuales de ambas Entidades. Esta actualización incorpora la aplicación de los factores de emisión oficiales vigentes publicados por el Ministerio para cada ejercicio, de acuerdo con las metodologías y criterios de armonización establecidos por el mismo.

con autoridad para introducir e implementar sus políticas operativas y, por tanto, se cuenta con información completa y accesible.

Los distintos límites operativos considerados para la realización del cálculo de la huella de carbono, según las actividades de Adif y Adif AV, son los siguientes:

- **Alcance 1:** Incluye las **emisiones directas**, es decir, aquellas que proceden de fuentes o procesos que son propiedad o están controladas por ambas entidades. Las emisiones que pertenecen a este alcance son las relativas al consumo de las calderas de calefacción y agua caliente sanitaria, grupos electrógenos, emisiones del material motor de tracción y de la maquinaria utilizada en el mantenimiento de vía, maniobras y operaciones auxiliares, así como del uso de la flota de vehículos propia y de las fugas de gases fluorados de los equipos de climatización.

Las emisiones indirectas son aquellas emisiones consecuencia de las actividades de la organización, pero debidas a fuentes de propiedad o controladas por terceras partes. Dentro de las emisiones indirectas se incluyen las de Alcance 2:

- **Alcance 2:** se corresponde a las emisiones indirectas producidas en la generación de la electricidad adquirida y consumida por Adif y Adif AV.

Los factores de emisión utilizados para el cálculo de la huella de carbono del Alcance 1 y 2 son los siguientes:

- Para la electricidad: factor para el mix eléctrico peninsular Red Eléctrica Española.
- Para el resto de los combustibles: factores de emisión del MITECO.

En este sentido, el 100% de la energía eléctrica adquirida es con Certificado de Garantía de Origen (GdO)¹³⁵, por lo que según mercado las emisiones del Alcance 2 serían nulas.

Respecto al **Alcance 3**, actualmente se está avanzando en el desarrollo y consolidación de la metodología de cuantificación. En este aspecto, se han definido y aplicado los procedimientos de cálculo y recopilación de datos de actividad necesarios para la cuantificación de las emisiones correspondientes al año 2024, abarcando las siguientes categorías: adquisición de bienes y servicios, gestión y tratamiento de residuos generados en la organización, emisiones asociadas al teletrabajo, viajes de negocio del personal y desplazamientos diarios de las personas empleadas entre su domicilio y el centro de trabajo (*viajes in itinere*).

De forma complementaria, se está trabajando en la incorporación de nuevas cláusulas ambientales en los pliegos de contratación, dirigidas a promover la reducción de la huella de carbono por parte de proveedores y contratistas.

Intensidad de las emisiones de GEI¹³⁶

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Intensidad de las emisiones de GEI según mix eléctrico peninsular (tCO ₂ eq/Mkm-tren)	164	151,34	161,21

¹³⁵ La adquisición del 100% de la energía eléctrica con Certificado de Garantía de Origen (GdO) es un requisito que se exige en los pliegos de las licitaciones, tanto en puntos teledados como no teledados. Dicha adquisición no solo afecta a la energía eléctrica consumida por Adif y Adif AV, sino a toda la consumida en el sistema ferroviario, principalmente la utilizada por los Operadores ferroviarios para la tracción de sus trenes.

¹³⁶ Se modifican los datos de los ejercicios 2023 y 2024 debido al registro de la Huella de Carbono correspondiente al periodo 2019-2025 en el MITECO, para el que se ha procedido a la revisión y recálculo de las huellas de carbono anuales de ambas Entidades.

Intensidad emisiones GEI según mercado eléctrico (GdO) (tCO ₂ eq/Mkm-tren)	83,98	87,95	85,60

Intensidad de las emisiones de GEI (emisiones totales de GEI por ingresos netos)¹³⁷

	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Intensidad de las emisiones de GEI, en función de la ubicación (emisiones totales de GEI por ingresos netos)	10.566	10.860
Intensidad de las emisiones de GEI, basada en el mercado (emisiones totales de GEI por ingresos netos)	6.140	5.766

Para realizar este cálculo se han utilizado como base los siguientes ingresos de Adif: 1.781.883,00 miles de euros.

2.1.7. Efectos financieros previstos de los riesgos físicos y de transición de importancia relativa y oportunidades potenciales relacionadas con el cambio climático (E1-9)

Durante 2025, Adif y Adif AV han llevado a cabo el proceso de identificación, análisis y evaluación de sus riesgos y oportunidades en materia de sostenibilidad, incluyendo los asociados al cambio climático. Además, relacionado con estos últimos, ambas entidades están trabajando en la estimación de su potencial impacto financiero.

Ante la reciente evolución del marco normativo europeo en materia de información sobre sostenibilidad y, en particular, la iniciativa conocida como *Stop the clock* formalizada mediante la Directiva (UE) 2025/794 del Parlamento Europeo y del Consejo, que ha introducido ajustes en el calendario y alcance en las obligaciones de reporte, se va a seguir trabajando en consolidar internamente las metodologías y sistemas de análisis de este tipo de riesgos y oportunidades con el objetivo de asegurar que la futura divulgación de estos impactos financieros se realice con el máximo rigor, coherencia y alineamiento con la normativa definitiva que resulte de aplicación.

2.2. Contaminación (E2)

Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa relacionados con la contaminación (IRO-1)

La información correspondiente a esta sección se recoge en el apartado [1.4.2. Metodología de análisis de doble materialidad](#).

2.2.1. Políticas relacionadas con la contaminación (E2-1)

En 2025 se ha revisado el cumplimiento del **Plan de Gestión de Suelos Contaminados 2023-2025**, herramienta estratégica de planificación y gestión de la remediación de suelos contaminados en las infraestructuras ferroviarias de Adif. El Plan tiene por objeto determinar los objetivos y la previsión de actuaciones de estudio y diagnóstico ambiental,

¹³⁷ Se modifican los datos de los ejercicios 2023 y 2024 debido al registro de la Huella de Carbono correspondiente al periodo 2019-2025 en el MITECO, para el que se ha procedido a la revisión y recálculo de las huellas de carbono anuales de ambas Entidades.

de descontaminación y de control ambiental de los suelos potencialmente contaminados en las infraestructuras ferroviarias de Adif, teniendo en cuenta su situación ambiental actual, la sensibilidad del entorno, las limitaciones de la actividad y otros condicionantes de la instalación o del medio y los requerimientos de los órganos competentes en medio ambiente, entre otros aspectos.

En 2025 se han **remitido 55 comunicaciones** (54 en 2024) a las distintas administraciones públicas con competencias en suelos contaminados y en protección de las aguas, con objeto de presentar Informes Preliminares de Situación / Informes de Situación del Suelo; de obtener su autorización para realizar actuaciones de descontaminación de suelos y de aguas, de control y de seguimiento ambiental en los distintos emplazamientos; así como de mantenerlas informadas sobre el desarrollo y los resultados de dichas actuaciones.

Además, en 2025 se han **recibido 16 comunicaciones** (16 en 2024) de las distintas administraciones públicas con competencias en suelos contaminados y en protección de las aguas, en las que autorizan o requieren a Adif actuaciones de descontaminación de suelos y de aguas, de control o de seguimiento ambiental en los distintos emplazamientos, o solicitan información, investigación sobre suelos potencialmente contaminados o la presentación de Informes Preliminares de Situación / Informes de Situación del Suelo, entre otras cuestiones.

Adicionalmente, las políticas ambientales que recogen aspectos sobre la contaminación se reportan en el apartado **Gestión ambiental**.

2.2.2. Actuaciones y recursos relacionados con la contaminación (E2-2)

Información sobre prevención de incendios

	2023	2024	2025
Recursos destinados a protección medioambiental (inversión + explotación) (Millones €)	98,64	83,81	83,81 ¹³⁸
Gastos en prevención de incendios (Millones €)	39,11	34,30	42,83
Incendios (nº)	29	19	12

Para prevenir las emisiones de sustancias que agotan la capa de ozono, se realiza un mantenimiento preventivo y correctivo en todas las instalaciones que los contienen. En el caso de que se produzcan emisiones accidentales, se actuará conforme al procedimiento ADIF-PG-109-001-004 Actuación frente a Incidencias Ambientales Menores, en concreto según la ficha de actuación en caso de "Rotura o fallo de sistema de climatización", en la que se detallan tanto las medidas preventivas como las actuaciones en caso de ocurrencia y la comunicación de la incidencia, con el fin de prevenir o mitigar los potenciales impactos ambientales adversos, dando una respuesta adecuada y eficaz.

¹³⁸ Dato a cierre de 2024, última información disponible. La información relativa a 2025 se presentará en el segundo semestre de 2026 en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

FICHAS DE ACTUACIÓN ANTE SITUACIONES DE INCIDENCIA AMBIENTAL MENOR	
DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN DE INCIDENCIA:	ASPECTOS AMBIENTALES ASOCIADOS:
▶ Rotura o fallo de sistema de climatización.	▶ Emisión de gases de efecto invernadero. ▶ Consumo de energía.
MEDIDAS PREVENTIVAS:	
▶ Utilizar los equipos de climatización de acuerdo al “Manual de Uso y Mantenimiento”. ▶ Llevar a cabo las operaciones de mantenimiento a través de empresas mantenedoras habilitadas y personal cualificado. Disponer de un registro en el que se recojan todas las operaciones de mantenimiento y reparación realizadas en la instalación. ▶ Realizar las revisiones periódicas, así como las inspecciones periódicas pertinentes (por parte de un organismo de control acreditado), según normativa vigente.	
ACTUACIONES EN CASO DE OCURRENCIA:	
▶ Detener el equipo de forma segura o cortar las fuentes de alimentación del equipo. ▶ Si es posible tratar de detener el escape del gas o producto. ▶ Evacuar el área. ▶ En caso de producirse en un sitio cerrado, cerrar la puerta para evitar la propagación por el resto del edificio y abrir las ventanas para ventilar la zona. Prevenir la acumulación de los gases en lugares peligrosos como alcantarillas, sótanos o lugares de trabajo. ▶ Antes de la vuelta a la normalidad asegurarse de que la zona se ha ventilado adecuadamente y limpiar la instalación. ▶ Realizar una adecuada gestión de los residuos generados.	
COMUNICACIÓN:	
▶ Comunicar la incidencia al Responsable de la Instalación. ▶ Avisar a la empresa mantenedora habilitada contratada para que lleve a cabo el mantenimiento correctivo, si procede.	

Las medidas tomadas para prevenir, reducir o reparar las **emisiones de ruido** en las instalaciones y descripción del impacto relacionado son las siguientes:

Medidas preventivas	- Estudios acústicos en fase de Obra y en fase de Explotación. - Revisión ambiental de proyectos en materia de acústica. - Aplicación de la Norma Adif General NAG 4-0-0.1. “Metodología para Estudios Acústicos”, en todos los estudios acústicos que se desarrollen como parte de los proyectos redactados en Adif y Adif AV. - Redacción de la Norma Adif General “Metodología para Estudios Vibratorios” que será de aplicación para todos los estudios vibratorios que se desarrollen como parte de los proyectos redactados en Adif y Adif AV. - Implantación del método común de evaluación de ruido ambiental CNOSSOS en la modelización del ruido producido por las circulaciones ferroviarias de Adif y Adif AV.

	- Colaboración con el MITECO en la revisión del RD 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
Medidas para reducción de las emisiones	- Aprobación de los Mapas Estratégicos de Ruido de la Fase IV para detectar rebases de los Objetivos de Calidad Acústica y redacción de los Planes de Acción correspondientes a la Fase IV para proponer medidas para corregir los impactos. - Gestión de quejas y consultas en materia acústica. - Vigilancia ambiental en fase de obra en materia de acústica.
Medidas para reparación de las emisiones	- Ejecución de los Proyectos de Protecciones Acústicas de los planes de acción contra el ruido fases I y II. - Redacción de los Proyectos Constructivos de Protecciones Acústicas resultantes de los Planes de Acción contra el Ruido fase III. - Implantación de medidas para mitigar el ruido en las obras (pantallas temporales, encapsulamientos, etc.). - Construcción de pantallas acústicas en el entorno de las nuevas líneas o la modificación de las existentes. - Seguimiento de la eficacia de las pantallas acústicas derivadas de proyectos con Declaración de Impacto Ambiental.

Evolución de las quejas de carácter acústico

	2023	2024	2025
Reclamaciones propias de Adif (Nº)	292	289 ¹³⁹	271

Estas medidas atañen al impacto relacionado con el ruido y las vibraciones. El objetivo es reducir los efectos nocivos para la salud y mejorar de la calidad de vida de las personas que residen en el entorno ferroviario.

Respecto a la contaminación lumínica, tras las consultas realizadas, se confirma la exención de los requisitos para aquellas instalaciones sujetas a la ley del sector ferroviario. Por ello, las **medidas** que se tienen en cuenta para **prevenir y reducir** la contaminación lumínica son:

- Revisar que en el proyecto de ejecución esté recogido lo relativo a la instalación de alumbrado exterior.
- En caso de que el Centro de Transformación sea propiedad de Adif, no es necesario que se disponga de etiqueta energética y las revisiones periódicas son voluntarias.
- Realizar las actuaciones incluidas en el Plan de Mantenimiento general de la instalación.

2.2.3. Metas relacionadas con la contaminación (E2-3)

Las metas y compromisos ambientales, junto a los indicadores de seguimiento correspondiente se divulgan en el apartado Metas planteadas en el ámbito del Sistema de Gestión de Adif y Adif AV.

¹³⁹ Dato corregido respecto al publicado en 2024, tras detectarse error en la asignación de reclamaciones entre Adif y Adif AV.

2.2.4. Contaminación del aire, del agua y del suelo (E2-4)

En este apartado se presenta un inventario de sustancias contaminantes con afectación a la atmósfera, al agua y al suelo. Esta temática es de alta relevancia para Adif y presenta un desafío para las diferentes áreas que trabajan día a día para mantener el servicio.

Uso de contaminantes del aire, agua y suelo

Nº	Número CAS	Contaminante	Umbral de emisiones					
			Umbral de emisiones a la atmósfera (kg/año)		Umbral de emisiones al agua (kg/año)		Umbral de emisiones al suelo (kg/año)	
			2024	2025	2024	2025	2024	2025
2	630-08-0	Monóxido de carbono (CO)	50.381	50.381 ¹⁴⁰	ND	ND	ND	ND
7	—	Compuestos orgánicos volátiles distintos del metano (COVDM)	12.506	12.506 ¹⁴¹	ND	ND	ND	ND

Los clorofluorocarburos (**CFC**) y los hidroclorofluorocarburos (HCFC), sustancias reguladas por el Reglamento 1005/2009 sobre las sustancias que agotan la capa de ozono, se utilizan en equipos y sistemas de climatización y refrigeración existentes en estaciones.

Adif tenía inventariados, a 31 de diciembre de **2024**¹⁴², en el conjunto de estaciones adscritas a la Dirección de Estaciones, un total de **7** equipos, cuya carga, en **2024**, supuso **28,20 kg**.

El uso de estos equipos aún está permitido, aunque con bastantes limitaciones. Los equipos no se pueden recargar con CFC y HCFC nuevos. Los HCFC regenerados o reciclados no pueden utilizarse para el mantenimiento o revisión de estos equipos desde el 31 de diciembre de 2014.

Los HCFC contenidos en equipos de climatización y refrigeración deberán recuperarse durante las operaciones de mantenimiento y revisión de los aparatos o antes de su desmontaje o eliminación, para su destrucción, reciclado o regeneración.

En el año 2024¹⁴³ las emisiones indirectas, originadas en las centrales de generación, atribuibles al consumo de energía eléctrica en actividades propias de Adif han representado la principal fuente de emisiones de óxidos de azufre (78,7%).

Las emisiones directas procedentes de las operaciones de mantenimiento de vía, maniobras y operaciones auxiliares en Adif representaron, en el año 2024, el 50,0% de las emisiones de compuestos orgánicos volátiles no metánicos, el 66,6% de las emisiones de óxidos de nitrógeno y el 45,5% de las emisiones de partículas (PM2,5). Las emisiones directas procedentes de los vehículos utilizados fueron responsables del 51,3% de las emisiones de monóxido de carbono.

¹⁴⁰ Dato a cierre de 2024, última información disponible. La información relativa a 2025 se presentará en el segundo semestre de 2026 en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

¹⁴¹ Dato a cierre de 2024, última información disponible. La información relativa a 2025 se presentará en el segundo semestre de 2026 en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

¹⁴² La información relativa a 2025 se presentará en el segundo semestre de 2026 en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

¹⁴³ Los datos de 2025 se encuentran en proceso de cálculo y se presentarán en el segundo semestre de 2026 en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

Emisiones contaminantes

	2023	2024	2025 ¹⁴⁴
Cantidad de sustancias que agotan la capa de ozono (kg)	36,55	28,2	28,2
NOX (kg)	122.048	105.805	105.805
SOX (kg)	3.105	2.912	2.912
Contaminantes organicos persistentes (COP) (kg)	ND	ND	ND
Compuestos orgánicos volátiles (COV)	14.042	12.506	12.506
Contaminantes del aire peligrosos (HAP) (kg)	ND	ND	ND
Partículas (PM) (kg)	5.545	4.841	4.841
Emisiones no-GHG (kg)	ND	ND	ND

En lo relacionado con la **contaminación de suelos**, en 2025 no se han reportado incidentes.

Gestión de suelos contaminados

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Nº de emplazamientos gestionados	31	31	24
Nº de emplazamientos en descontaminación	16	15	15
Nº de emplazamientos en Vigilancia y control	15	16	9
Informes de control y seguimiento emitidos	89 ¹⁴⁵	70 ¹⁴⁶	77 ¹⁴⁷
Emplazamientos con requerimiento Administrativo	15	16	16

Accidentes con afección al suelo

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Nº accidentes en seguimiento	1	2	2
Nº accidentes producidos	2	5 ¹⁴⁸	7

¹⁴⁴ Dato a cierre de 2024, última información disponible. La información relativa a 2025 se presentará en el segundo semestre de 2026 en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

¹⁴⁵ Corrección dato de Informe de Gestión 2024.

¹⁴⁶ Corrección dato de Informe de Gestión 2024.

¹⁴⁷ Dato a cierre de 2024, última información disponible. La información relativa a 2025 se presentará en el segundo semestre de 2025 en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

¹⁴⁸ Corrección dato de Informe de Gestión 2024.

Indicadores operativos de suelos contaminados

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025 ¹⁴⁹
Días de trabajo de campo	808	1.792	1.170
Nº de muestras	903	827	873
Nº Piezómetros	762	813	778
Puntos de control con fase libre	160	190	167
Espesores (dm) de hidrocarburo (acum.)	197	203	138

Consumo de herbicidas

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024 ¹⁵⁰	Ejercicio 2025
Superficie tratada (m²)	333.385.899	308.315.929	297.502.878
Kg + l	172.183	170.409	172.900
Índice	0,52	0,55	0,58

2.3. Recursos hídricos y marinos (E3)

Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa relacionados con la contaminación (IRO-1)

La información correspondiente a esta sección se recoge en el apartado [1.4.2. Metodología de análisis de doble materialidad.](#)

2.3.1. Políticas relacionadas con los recursos hídricos y marinos (E3-1)

Las políticas ambientales que recogen aspectos sobre los recursos hídricos y marinos se reportan en el [apartado Gestión ambiental.](#)

2.3.2. Actuaciones y recursos relacionados con los recursos hídricos y marinos (E3-2)

Respecto a la **Gestión de los impactos relacionados con los vertidos de agua**, a partir de la información disponible, se puede informar de que la mayoría de las instalaciones de Adif disponen de puntos de vertido de agua residual al sistema integral de saneamiento (en aquellos emplazamientos con certificación se dispone de información más detallada).

Los principales vertidos originados por las actividades propias de Adif son las aguas residuales sanitarias procedentes de los aseos públicos existentes en las estaciones.

En las estaciones con importantes tráfico, las aguas residuales sanitarias están conectadas a las redes públicas de saneamiento, para su tratamiento en las estaciones depuradoras de aguas residuales existentes. Por otra parte, en las estaciones adscritas a la Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad, se han continuado las actuaciones de sustitución de

¹⁴⁹ Último dato disponible, valor provisional 2025 a fecha de cierre del IG2025. El valor definitivo se presentará en el segundo semestre de 2026, en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

¹⁵⁰ Corrección dato Informe de Gestión 2024.

pozos negros por conexiones a redes públicas de saneamiento y/o por instalación de sistemas de depuración o fosas sépticas.

Las **tasas por alcantarillado, saneamiento y depuración de aguas residuales** ascendieron, en 2025, a **897.525,61 €**.

Por otra parte, respecto al consumo de agua, durante el 2025, desde la Subdirección de Medio Ambiente, en concordancia con el Plan Estratégico 2030 y los objetivos ambientales establecidos según la Norma UNE-EN ISO 14001, continúa con la **sensibilización de todo el personal con relación al ahorro de agua** en las instalaciones pertenecientes a Adif y Adif AV.

La estrategia de reducción de agua en las obras de Adif se centra en minimizar el uso de agua en las operaciones de limpieza de lechos de polvo, en la reutilización de aguas de proceso y en el diseño de operaciones de restauración ambiental utilizando especies adaptadas a la climatología local de tal forma que no se requieran riegos adicionales.

Adicionalmente indicar que, para tratar de minimizar la afección de los proyectos sobre el medio hídrico, se ha elaborado un **Catálogo de Medidas de Protección del Medio Hídrico**, que incluye una batería de medidas para su implementación en obra encaminadas a minimizar la afección de este recurso al tratamiento superficial como subterráneo. Esta catalogación se actualiza periódicamente con los resultados de los seguimientos que se realizan.

2.3.3. Metas relacionadas con los recursos hídricos y marinos (E3-3)

Las metas y compromisos ambientales, junto a los indicadores de seguimiento correspondiente se divulgan en el apartado Metas planteadas en el ámbito del Sistema de Gestión de Adif y Adif AV.

2.3.4. Consumo de agua (E3-4)

El **consumo de agua** de red en actividades propias de Adif (916.591 m³) se ha calculado a partir del gasto en consumo de agua en actividades propias, de 1.862.879,87 € en 2025, estimando un precio medio para los años 2023, 2024 y 2025 de 2,03 €/m³, a partir de una regresión polinómica con la información del INE, cuyo último dato disponible es de 1,92 euros por metro cúbico para el año 2022.

El 100% del agua consumida por Adif en 2025 se ha calculado a partir del precio del agua estimado en 2025.

Consumo de agua total

Indicador	2022	2023	2024	2025
Consumo de agua total	763.406 m ³	584.366 m ³ ¹⁵¹	780.932 m ³	916.591 m ³

2.4. Biodiversidad y ecosistemas (E4)

Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (SBM-3)

¹⁵¹ Dato modificado respecto al Informe de Gestión 2024 debido a la actualización de la estimación del precio medio (2,03 €/m³) en base a una regresión polinómica por la publicación de nueva información del INE, cuyo último dato disponible es de 1,92 €/m³ para el año 2022.

La información sobre las incidencias, riesgos y oportunidades relacionada con la biodiversidad y los ecosistemas y su interacción con la estrategia y modelo de negocio, se divulga en el apartado [1.4.1. Resultados y asuntos materiales de reporte \(SBM-3\)](#).

Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa relacionados con la contaminación (IRO-1)

La información correspondiente a esta sección se recoge en el apartado [1.4.2. Metodología de análisis de doble materialidad](#).

2.4.1. Plan de transición y examen de la biodiversidad y los ecosistemas en la estrategia y el modelo de negocio (E4-1)

Las cuestiones relacionadas con el Plan de transición y gestión de la biodiversidad y los ecosistemas se recogen en el apartado [2.4.3. Actuaciones y recursos relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas \(E4-3\)](#).

2.4.2. Políticas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas (E4-2)

Las políticas ambientales que recogen aspectos sobre la biodiversidad y los ecosistemas se reportan en el [apartado Gestión ambiental](#).

2.4.3. Actuaciones y recursos relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas (E4-3)

Las principales medidas llevadas a cabo para minimizar los impactos sobre la biodiversidad se resumen a continuación:

- **Evaluación ambiental de la actuación.** Esta medida se lleva a cabo en una fase previa, siendo el órgano competente para su tramitación en la mayor parte de los casos el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que es el encargado de redactar los **estudios informativos de infraestructuras ferroviarias**.
- Con esta herramienta se consigue seleccionar la alternativa de trazado que suponga un menor impacto ambiental, evitando la afección sobre los espacios de mayor valor para la biodiversidad.
- **Supervisión ambiental en la redacción de los proyectos.** Cuyo objetivo principal es analizar la suficiencia de las medidas preventivas, correctoras o compensatorias que aseguren el cumplimiento de las resoluciones del órgano ambiental (en caso de existir), así como la legislación ambiental de aplicación.
- La aplicación de estas medidas se realiza teniendo en cuenta el principio de jerarquía de la mitigación. Entre los aspectos supervisados se incluyen los valores de referencia de impactos sobre la biodiversidad, así como la adecuación de los tratamientos de restauración previstos.
- **Vigilancia ambiental de las obras en ejecución.** Las obras que pueden tener una mayor incidencia ambiental o se desarrollan en zonas de interés para la biodiversidad cuentan siempre con un **Vigilante Ambiental de Obra (DAO)** cuyo principal cometido consiste en verificar que se adoptan las medidas definidas en el proyecto constructivo y la correcta integración ambiental de la obra.
- Asimismo, identifican la aparición de impactos no previstos o de medidas correctoras necesarias para minimizar dicha afección. En este sentido, en algunas ocasiones, la aparición de alguna especie sensible obliga a restringir o incluso

suprimir las actividades de ejecución de obra en su entorno. Tal ha sido el caso de la renovación de vía Xàtiva-Alcoi, en el que algún elemento auxiliar no pudo ser utilizado durante el periodo reproductor del águila perdicera (*Aquila fasciata*).

- **Seguimientos tras la finalización de las obras.** Tras la finalización de las obras y la puesta en servicio de la infraestructura se realiza un seguimiento de la efectividad de las medidas implementadas y de las emergencias ambientales que puedan ocurrir. Estos seguimientos son realizados por personal especialista y permiten determinar la afección real del proyecto y retroalimentar el adecuado diseño de estas medidas. Entre las tareas se encuentran la verificación de las zonas restauradas, así como el seguimiento de las medidas implementadas para proteger a la fauna.

En el **mes de diciembre de 2025 se ha actualizado la Norma NAE 121 “Medidas para la protección de la avifauna en la línea aérea de contacto. 2ª edición.”** El objetivo de esta nueva edición ha consistido en facilitar el uso de esta norma como herramienta para la prevención y corrección los incidentes con avifauna en la línea aérea de contacto. Asimismo, se han incluido nuevas imágenes y croquis que facilitan la identificación de las medidas mitigadoras a implementar.

Por otra parte, no existe un compromiso formal para no abastecerse de áreas protegidas, no obstante **Adif cuenta con mecanismos suficientes para asegurar que las áreas protegidas, siempre que es posible, quedan excluidas de las ocupaciones de obra y que, cuando un proveedor de material tiene una cantera o instalación incluida en espacios protegidos, ésta cuenta con los permisos necesarios para poder operar, lo que asegura que su explotación no compromete los valores del espacio en el que se encuentra.**

Como se ha dicho, los proyectos incluyen una **Clasificación del territorio** que clasifica este en función de sus valores ambientales. En dicha clasificación, las áreas protegidas se adscriben siempre a la categoría **“excluida”**, por tanto, no podrán albergar elementos auxiliares de la obra tales como préstamos de material, zonas de depósito de sobrantes de excavación u otras ocupaciones de carácter temporal.

Por su parte, a nivel de obra, la empresa contratista está obligada a elaborar un **Plan de Gestión Ambiental, (según procedimiento ADIF-PE-109-001-023 para obras VAO).** Entre sus contenidos, destaca la necesidad de incluir el análisis de la clasificación ambiental del territorio que divide el ámbito de la obra y su entorno en **Zonas Excluidas, Restringidas y Admisibles**, en función de los valores ambientales que ostente cada una de ellas.

La **categoría de zonas excluidas** comprende las zonas de mayor calidad y fragilidad ambiental (espacios naturales protegidos, catalogados, inventariados o propuestos para su protección, hábitats naturales de interés comunitario, biotopos singulares o de interés para la adecuada conservación de fauna sensible o significativa, formaciones de vegetación singular, etc.). En estas zonas se prohíbe la localización de cualquier tipo de instalaciones temporales o permanentes, acopios de materiales, viario o instalaciones al servicio de las obras, salvo aquellos que resultaran de inexcusable realización para la ejecución de las obras, lo cual deberá ser debidamente justificado ante el DAO y autorizado por el mismo, contando además con las preceptivas autorizaciones del organismo competente.

Asimismo, en dicho Plan de Gestión la empresa contratista debe incluir las **restricciones espaciales y temporales** a tener en consideración durante la ejecución de la obra que aseguren una mínima afección a la biodiversidad. Estas restricciones suelen estar relacionadas con obras que se ubican próximas a espacios **Red Natura 2000**, o enclaves en los que se conozca la existencia de especies de flora y fauna de interés.

Una vez comenzada la obra, se realiza, a través del personal **Técnico de Medio Ambiente** de la empresa contratista, el seguimiento de las medidas definidas tanto en proyecto como en el PGA, encaminadas a minimizar la afección de la obra sobre espacios naturales, con especial énfasis en las zonas adscritas a la **Red Natura 2000**. Toda esta labor de seguimiento es supervisada por el **Vigilante Ambiental de Obra**, quedando reflejado este desempeño en los informes de cumplimiento de la resolución ambiental que elabora periódicamente y que quedan a disposición de la autoridad ambiental, por si determinase la necesidad de implementar medidas adicionales de protección.

En algunas ocasiones se imponen restricciones espaciales y temporales para la ejecución de las obras para asegurar una mínima afección sobre la biodiversidad. En estos casos, habitualmente se realizan seguimientos específicos tanto de fauna como de flora que permiten determinar la existencia de afecciones, y si es el caso, la necesidad de implementar medidas adicionales de protección.

Así, durante 2025 se han recibido un total **41 informes de seguimiento de fauna y 4 informes de flora en obras de Adif**, que sintetizan los resultados de los monitoreos llevados a cabo en campo por personal especialista.

Si durante el transcurso de estos monitoreos se detecta la presencia de especies de interés en el entorno de la obra, se analiza pormenorizadamente la presencia reproductora en el entorno de la obra para determinar si existe potencial afección. En caso de que se detecte presenta reproductora en el entorno de la obra se establecen medidas de restricción de actividad en el entorno de estos enclaves y monitoreos de tal forma que se asegure una mínima afección a las especies existentes.

Adicionalmente, la aprobación de la NAE 121 ha posibilitado la creación de un **registro de incidentes de electrocución** de los que Adif y Adif AV tiene conocimiento, bien porque hayan sido comunicados por la administración ambiental correspondiente, bien porque el personal de mantenimiento los ha reportado. En esos casos se procede a la corrección de la catenaria en un ámbito espacial que viene determinado por la categoría de protección de la especie siniestrada y el espacio vital de la misma.

Cabe señalar que, tras la puesta en funcionamiento de este marco normativo para catenaria, en marzo de 2025 se ha publicado la **“Nota Técnica: Protecciones de la Avifauna en las líneas áreas de Alta Tensión con conductores desnudos de titularidad de Adif”**, cuyo objetivo es desarrollar soluciones técnicas específicas para la protección de la avifauna contra la electrocución y las colisiones con los elementos de las LAT con conductores desnudos de titularidad de Adif, existentes y en fase de diseño, así como servir de referencia para la adopción de medidas ante incidencias relativas a la avifauna.

Adif participa en la Estrategia de Desfragmentación de Hábitats Afectados por Infraestructuras Lineales de Transporte aprobada por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. El objetivo de la misma es abordar actuaciones de desfragmentación de hábitats en infraestructuras lineales de transporte. Esta estrategia se desarrollará a través de un plan de trabajo quinquenal (2025-2029) en el que se llevarán a cabo actuaciones específicas de desfragmentación de la red ferroviaria tanto convencional como de alta velocidad. Por el momento no se cuenta con resultados de la aplicación de dicha estrategia.

2.4.4. Metas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas (E4-4)

Las metas y compromisos ambientales, junto a los indicadores de seguimiento correspondiente se divulgan en el apartado Metas planteadas en el ámbito del Sistema de Gestión de Adif y Adif AV.

2.4.5. Parámetros de incidencia relacionados con los cambios de la biodiversidad y de los ecosistemas (E4-5)

Adif ha identificado emplazamientos ubicados dentro o cerca de zonas sensibles en cuanto a biodiversidad a las que esté afectando negativamente.

En este sentido, a continuación, se divulga el número y la superficie (en hectáreas) de los emplazamientos en propiedad, arrendados o gestionados dentro o cerca de dichas zonas protegidas o de zonas clave para la biodiversidad:

Indicador¹⁵²

Nº de obras de Adif ocupando Espacios Red Natura 2000

2024

2025

116

125

Longitud de líneas titularidad de Adif ocupando Espacios Red Natura 2000 (km)

1.108

1.108

El reporte se realiza utilizando dos parámetros:

- **Número de obras** que estuvieron activas al menos 1 día en 2025 y ocupaban zonas incluidas en Espacios de la Red Natura 2000.
- **Longitud de línea en explotación** que se encuentra incluida en Espacios de la Red Natura 2000.

Respecto a la superficie (en hectáreas) de los emplazamientos en propiedad, arrendados o gestionados dentro o cerca de dichas zonas protegidas o de zonas clave para la biodiversidad, el dato es el siguiente:

Indicador¹⁵³

Superficie de Líneas titularidad de Adif ocupando Espacios Red Natura 2000 (ha)

2024

2025

1.995

1.995

Cabe señalar que la creación de la Red Natura 2000 es posterior a la construcción de la práctica totalidad de la red ferroviaria perteneciente a Adif.

Métricas adicionales

La Red Ferroviaria de Adif presenta una gran antigüedad por lo que las transformaciones por ocupación en los usos de suelo se materializaron hace muchos años. En consecuencia, las obras de mantenimiento y mejora que se realizan en esta infraestructura no suponen cambios permanentes significativos en la ocupación del suelo, materializándose en la propia infraestructura ferroviaria, lo que no supone cambios en los usos del suelo.

¹⁵² El dato referente a las obras Adif se obtiene del control ambiental de obras que realiza el equipo de Coordinadores VAO de la Subdirección de Medio Ambiente.

El dato de longitud de línea en explotación que ocupa espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, se ha calculado utilizando un sistema de información geográfica, utilizando la definición de líneas ferroviarias incluida en el sistema ID Adif y la cartografía de espacios Red Natura 2000 del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Cabe señalar que la creación de la Red Natura 2000 es posterior a la construcción de la práctica totalidad de la red ferroviaria perteneciente a Adif.

¹⁵³ El cálculo de la superficie ocupada de líneas propiedad de Adif que se incluyen en Espacios Red Natura 2000 se ha realizado utilizando el dato de longitud antes indicado, estableciendo una anchura media de ocupación de 18 m.

No se ha realizado cálculo de superficie ocupada por obras activas de Adif incluidas en Espacios Red Natura 2000, ya que estas obras se desarrollan generalmente en líneas en explotación, sin ocupación significativa fuera de la banda de afección de 18 m antes indicada. Por tanto, se trata de una superficie ya incluida en el parámetro anterior.

En **obras de Adif** estos trabajos de campo detectaron un total de **191 especies**, adscritas a la **categoría Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESPRE)**, **12 especies** adscritas a la **categoría Vulnerable** y **10 especies** adscritas a la **categoría de en peligro de extinción**. De ellas, se observó que existían **6 enclaves reproductivos activos o de interés de especies LESPRE**, **1 enclave de una especie vulnerable** y **8 de especies en Peligro de Extinción**.

Entre las especies amenazadas (Vulnerables y en Peligro de Extinción) detectadas que se han detectado enclaves reproductivos activos o interés próximos a las obras destaca el milano real, el águila imperial ibérica y el alimoche.

Durante 2025 se han reportado un total de 10 incidentes de electrocución de avifauna en la catenaria convencional, y 1 en una línea eléctrica propiedad de Adif, los cuales han sido corregidos o se encuentran en fase de corrección de conformidad con la Instrucción Técnica ADIF-IT-301-001-LAC-20 "Gestión de electrocuciones de la avifauna en la línea aérea de contacto".

2.5. Uso de los recursos y economía circular (E5)

Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa relacionados con la contaminación (IRO-1)

La información correspondiente a esta sección se recoge en el apartado [1.4.2. Metodología de análisis de doble materialidad](#).

2.5.1. Políticas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular (E5-1)

Respecto a la economía circular, Adif y Adif AV han colaborado en la elaboración de la Estrategia Española de Economía Circular 2030, desarrollada por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y aprobada en junio de 2020 por el Consejo de Ministros.

Asimismo, ambas Entidades participaron en la definición del I Plan de Acción de Economía Circular 2021-2023, enmarcado en dicha Estrategia, contribuyendo con seis iniciativas en los ejes de consumo, gestión de residuos, mercado de materias primas secundarias, y empleo y formación.

En relación con el II Plan de Acción de Economía Circular para el periodo, en 2024 - 2026, Adif y Adif AV están colaborando en su elaboración con la propuesta de actualización de cuatro medidas procedentes del I Plan anterior. Dos de estas medidas han sido unificadas en una sola, por lo que la actualización finalmente se concreta en tres medidas. A ellas se suman cuatro nuevas iniciativas, conformando un total de siete iniciativas que integran el II PAEC.

Adif y Adif AV integran en sus políticas las disposiciones estatales en materia de eficiencia energética y uso racional de la energía, incluyendo la Orden PCM/466/2022, que establece medidas de ahorro y eficiencia energética de la Administración General del Estado y las entidades del sector público institucional estatal, y el Real Decreto-Ley 14/2022, destinado a reducir la dependencia del gas natural. Estas normas contribuyen al desarrollo de políticas corporativas orientadas a la optimización del uso de recursos energéticos, complementando las actuaciones específicas de economía circular y uso responsable de materiales.

Adicionalmente, en 2025 se continúa trabajando mediante los tres encargos corporativos con EMFESA para la **gestión de residuos históricos, especiales de mantenimiento y vertidos, y de obras de inversión en período transitorio** de Adif y Adif AV. Durante este ejercicio 2025 se ha producido un avance significativo en el ritmo de los trabajos, habiéndose ejecutado el 72% del total de los expedientes que se han abierto desde el inicio de los encargos (en 2024 este dato llegaba al 50%).

Bajo estos tres encargos, durante 2024 se ha trabajado en un total de 572 expedientes, habiéndose cerrado 258 de ellos y producida la anulación de 30. En los 284 restantes se han llevado a cabo los trabajos previos de tipo administrativo.

Además, las políticas ambientales que recogen aspectos sobre el uso de recursos y la economía circular se reportan en el [apartado Gestión ambiental](#).

2.5.2. Actuaciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular (E5-2)

Adif y Adif AV contribuyeron al desarrollo del I Plan de Acción de Economía Circular 2021-2023 mediante la ejecución de diversas iniciativas alineadas con los ejes de consumo, gestión de residuos, mercado de materias primas secundarias, así como empleo y formación. Finalizado dicho periodo, en el ejercicio 2024 se llevó a cabo la evaluación final del plan y se procedió a su cierre.

Una vez concluido el I Plan de Acción, Adif y Adif AV han seguido colaborando activamente con la Estrategia Española de Economía Circular 2030, **participando en el II Plan de Acción de Economía Circular 2024-2026**. En el marco de este II Plan, Adif y Adif AV colaboran en un total de siete iniciativas integradas en los ejes de consumo, gestión de residuos y mercado de materias primas secundarias. Estas actuaciones incluyen tanto la continuidad y actualización de iniciativas iniciadas en el periodo anterior como la incorporación de nuevas medidas.

A lo largo del ejercicio 2025 se ha avanzado en el desarrollo de estas iniciativas, cuyo grado de ejecución y resultados se presentan a continuación:

1. **Proyecto Ecomilla:** Proyecto orientado a la creación de espacios en estaciones ferroviarias (*Smart Stations*) destinados a fomentar la intermodalidad urbana sostenible.
La definición del proyecto —tanto en sus aspectos conceptuales como de implantación— continúa en curso. La medida permanece pendiente de ejecución y el plazo previsto para la consecución de los hitos se ha ampliado respecto a la planificación inicial.
A 31 de diciembre de 2025, no se dispone aún de datos de indicadores, dado que no se ha puesto en servicio ningún punto de recarga de vehículos eléctricos para uso público. Su puesta en funcionamiento está prevista, si bien en la actualidad no existe una fecha concreta.
2. **Gestión eficaz de los excedentes de tierras de obras¹⁵⁴ (material natural excavado y tierra vegetal) atendiendo al principio de jerarquía de residuos¹⁵⁵:** Iniciativa orientada a aplicar el principio de jerarquía de residuos en la gestión de

¹⁵⁴ Dato agregado de Adif y Adif AV.

¹⁵⁵ A fecha de redacción del presente informe no se cuenta con los datos consolidados de 2025. Se incluyen los datos más recientes disponibles. Estos datos consolidados serán incluidos en la Memoria Medioambiental de Adif de 2025.

material natural excavado y tierra vegetal, promoviendo la recuperación ambiental de entornos degradados, la reutilización en otras obras y su empleo en labores de restauración e integración paisajística. A continuación, se indican los datos más actualizados disponibles en 2025:

- 14,33% (Material natural excavado procedente de otras obras o valorizador autorizado = 2,35 millones de m³. Total material natural excavado que entro en obra = 16,40 millones de m³)
 - 98,7% (21,83 millones de m² decapados de tierra vegetal de 22,12 millones de m² ocupados por la obra).
 - 97,80% (211.542 de m³ de tierra vegetal correctamente conservada en obras finalizadas y reutilizada en labores de restauración de un total 216.291 m³ de tierra vegetal acopiada)
 - 47,83% (Material natural excavado reutilizado en la propia obra = 1,596 millones de m³. Total material natural excavado en obras finalizadas = 3,337 millones de m³).
 - 41,9% (Total material natural excavado excedentario que se prepara para la valorización = 9,26 millones de m³. Total material excavado excedentario no contaminado = 22,11 millones de m³).
 - 14,4% (Total material natural excavado excedentario valorizados mediante gestor externo = 3,19 millones de m³. Total material excavado excedentario no contaminado = 22,11 millones de m³).
3. **Fomento del uso de materiales y técnicas de gestión sostenible en estaciones de ferrocarril:** Medida orientada a promover el uso de materiales y técnicas de gestión sostenible en los proyectos de arquitectura de estaciones. A 31 de diciembre de 2025, se encuentra en curso la contabilización de proyectos que cumplen que al menos el 10% de su Presupuesto de Ejecución Material (PEM) estén vinculados a soluciones de carácter sostenibles.
4. **Revisión del modelo de gestión de residuos en Adif y Adif AV¹⁵⁶:** Medida destinada a la gestión centralizada de residuos históricos, peligrosos, especiales, y de materiales de obras acopiados que no estuvieran contempladas su retirada y gestión. A continuación, se detalla el último dato actualizado disponible:
- 99,83 % de residuos destinados a operaciones de valorización.
5. **Regeneración/reutilización de aparatos de vía:** Medida de reutilización de aparatos de vía que son sometidos a un proceso de regeneración y tratamiento en el Centro de Tecnología de vía de Valladolid. Los datos a 31 de diciembre de 2025 fueron:
- MATERIAL DE ENTRADA: 106 corazones y 73 semicambios.
 - MATERIAL TRATADO: 62 corazones y 69 semicambios.
 - MATERIAL ENVIADO: 25 corazones y 16 semicambios.
6. **Certificación de sostenibilidad de los proyectos de estaciones:** El objetivo de esta medida es llevar a cabo acciones para obtener la certificación de sostenibilidad de los proyectos de estaciones (certificación de construcción sostenible) así como para las posteriores etapas en la vida de un edificio: construcción, explotación. En el año

¹⁵⁶ A fecha 31 de diciembre de 2025 no se tienen aún los datos consolidados. A continuación, se presentan los datos más recientes disponibles de los indicadores.

2025, existen 4 proyectos en fase de redacción con posibilidad de obtención de certificado de sostenibilidad:

- Estación de Rincón de Soto (La Rioja).
- Estación de Tres Cantos (Madrid).
- Estación Soto Sur en Soto del Real (Madrid).
- Estación de Casillas de los Pinos (Sevilla).

7. **Valorización¹⁵⁷ mediante reciclado de RCD¹⁵⁸:** Medida orientada a la valorización de residuos de construcción y demolición (excluido el material natural excavado), preferentemente en la propia obra o en otra obra de Adif, o bien mediante entrega a gestores autorizados. A continuación, se indican los datos más actualizados disponibles en 2025:

- 17,45% (Total RCD no peligrosos generados = 3.295.994,64 t. RCD no peligrosos valorizados en la propia obra = 575.016,58 t).
- 78,11% (Total RCD no peligrosos generados = 3.295.994,64 t. RCD no peligrosos entregados a gestor para valorización = 2.574.383,15 t).

Por otro lado, durante el año 2025 se ha revisado la documentación de los procedimientos específicos de gestión de Residuos Históricos y Especiales, con el fin de adaptarla a la operativa real una vez consolidada la misma.

Para la operativa bajo los procedimientos corporativos, se trabaja desde la Subdirección de Medio Ambiente con cuatro encargos de gestión de residuos a través de **Agente Autorizado**:

- **Encargo para la gestión de Residuos Históricos** de Adif y Adif AV.
- **Encargo para la gestión de Residuos Especiales** de Adif y Adif AV.
- **Encargo para la gestión de Residuos de Obras de Inversión en período transitorio.**
- **Encargo para la gestión de Residuos Peligrosos de los CAR.**

Los tres primeros se ejecutan con el apoyo de un equipo especializado de 6 delegados territoriales, y una coordinación centralizada que cuenta también con una persona técnica de soporte documental.

Por otra parte, en el año 2025 se ha continuado elaborando el **Archivo Cronológico global de la Entidad**, dando registro en el mismo a todas las operaciones de retirada y gestión de residuos que se llevan a cabo tanto mediante los contratos corporativos como aquellas que las áreas de actividad declaran haber realizado con encargos propios.

Este Archivo Cronológico contempla no solo aquellos campos de información que requiere la normativa vigente, sino otros asociados a la tipología y origen del residuo. Ello permitirá realizar exhaustivos análisis de información global, así como obtener la evaluación de tendencias y obtención de datos de evolución de series temporales.

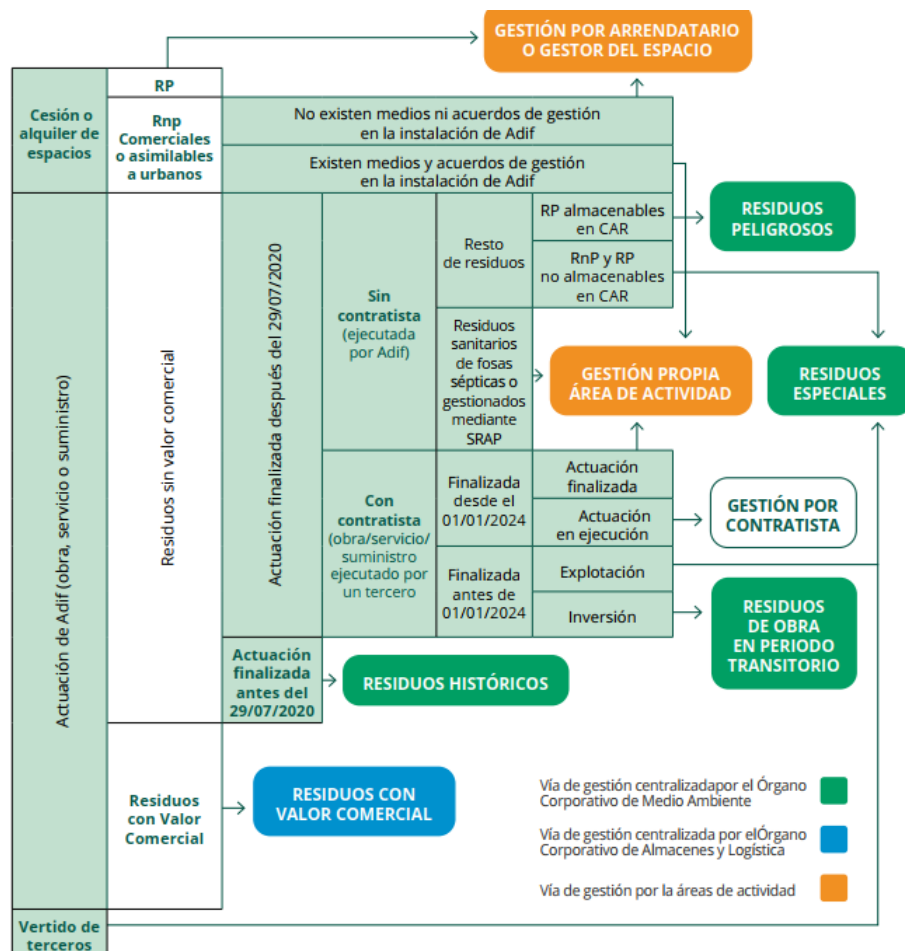
Además, en 2025 se han continuado elaborando **informes mensuales de progreso** sobre la evolución de los trabajos que se están llevando a cabo, así como una comparativa anual.

¹⁵⁷ Dato agregado de Adif y Adif AV.

¹⁵⁸ A fecha de redacción del presente informe no se cuenta con los datos consolidados de 2025. Se incluyen los datos más recientes disponibles. Estos datos consolidados serán incluidos en la Memoria Medioambiental de Adif de 2025.

Modelo de Gestión de Residuos de Adif y Adif AV

El Nuevo Modelo de Gestión de Residuos de Adif y Adif AV establece diferentes vías de gestión de los residuos en función de la tipología y el origen de los mismos. Dichas vías se representan en el siguiente esquema:



La centralización progresiva de la gestión de los residuos, circunscrita al ámbito de los residuos peligrosos desde 2011, de los residuos históricos desde 2022 y de los especiales desde 2023, supone una mayor garantía de entrega controlada y documentada a gestor autorizado mediante la coordinación de un Agente de Residuos a nivel global. Ello contribuye a garantizar no solo las mejores prácticas en gestión de residuos sino también a disponer de un dato fiable acerca de las mismas.

En 2025, un 96,6% de los residuos gestionados por esta vía se destinaron a valorización.

Por otra parte, en línea con los principios de la Economía Circular y en los casos que proceda, en toda obra, actuación, servicio o suministro de Adif deberán tenerse en cuenta criterios de reutilización de los materiales excedentarios que como consecuencia de su ejecución pudieran surgir.

Desde la fase de proyecto si existiera, o bien desde la definición de una obra, actuación, servicio o suministro, deberá determinarse concretamente y en los casos que proceda, qué materiales resultantes van a ser objeto de reutilización cierta, incluyendo siempre que se conozca la actuación donde pretenden ser empleados de nuevo.

La reutilización de los materiales podrá ser interna o por un tercero, vía donación o venta. Todo ello se encuentra regulado en diferentes procedimientos internos.

Los materiales que no sean reutilizados serán considerados residuos y deberán gestionarse como tal teniendo en cuenta la **jerarquía de residuos**, debiendo quedar definida y bien diferenciada, en el caso de actividades contratadas, la generación de residuos de Adif o Adif AV de la propia de la empresa contratista.

Las Áreas de Actividad deben avanzar hacia la **gestión sostenible** de sus procesos, con el objeto de reducir la cantidad total y la peligrosidad de los residuos generados. En este sentido, deberán tenerse en cuenta los principios de reducción en la generación de residuos en todas las fases del ciclo de vida de su actividad, incluyendo la planificación de dichas actividades y procesos, la compra de materiales, la contratación de servicios y la definición de los proyectos.

Respecto a la metodología de control en todas las obras de la gestión de los residuos de construcción y demolición que son responsabilidad de la empresa contratista:

Las medidas de prevención, reciclaje y reutilización de materiales en cada una de las obras de construcción se diseñan en el **Estudio de Gestión de Residuos (EGR)** que incluyen todos los proyectos constructivos.

Para una adecuada redacción de dicho EGR Adif y Adif AV han desarrollado la **NAG 4-0-3.0 Norma General de Adif “Estudio de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición”**, aprobada en diciembre de 2024, que incluye las directrices de diseño de las medidas de prevención y minimización de residuos en las obras.

Por su parte, en fase de obra la empresa adjudicataria elabora un **Plan de Gestión de Residuos (PGR)** que, sobre la base del EGR, detalla las medidas de prevención y minimización de residuos.

Durante esta fase, las obras que presentan potencial afección ambiental cuentan con un Vigilante Ambiental de Obra o Director Ambiental de Obra, que supervisa la correcta gestión de los residuos generados en obra.

Adicionalmente, las obras incluidas en el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) incluido en el Programa *Next Generation EU* deben asegurar que cumplen con el objetivo de lograr que al menos el 70% de los residuos de construcción y demolición generados —excluyendo los residuos de tierras y piedras sin sustancias peligrosas— se preparen para la reutilización, el reciclaje y la valorización, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales.

Para asegurar el cumplimiento de este objetivo medioambiental, Adif y Adif AV han desarrollado un sistema de monitoreo de la gestión de residuos en obra, para la detección de las actuaciones que se desvían del valor objetivo del 70% a fin de poder reorientarlas para el cumplimiento del mismo.

Este monitoreo comienza antes del inicio de la obra con el análisis de los datos procedentes del Estudio de Gestión de Residuos de proyecto. Posteriormente, al inicio de la obra, se analizan los datos procedentes del Plan de Gestión de Residuos que elabora el adjudicatario de las obras. Una vez comenzada la ejecución material de la obra, se elaboran fichas de seguimiento de gestión de residuos con cadencia mensual, con el objetivo de detectar desviaciones en el porcentaje de residuos de construcción y demolición valorizados. En caso de detectarse desviaciones, se disponen las medidas correctivas necesarias para poder alcanzar los objetivos planteados.

Los resultados del seguimiento del control que Adif realiza sobre los residuos titularidad de la empresa contratista respecto del cumplimiento del valor objetivo del 70%, obtenidos son los siguientes:

	2023	2024	2025
Valorización de residuos de construcción y demolición no peligrosos en obras MRR (Tn)	721.924	1.630.657,79	1.970.490,82
Eliminación de residuos de construcción y demolición no peligrosos en obras MRR (Tn)	7.581	16.820,78	17.444,16
% Valorización de residuos de construcción y demolición no peligrosos en obras MRR (%)	98,9%	99%	99,12%

Plan de incorporación de la metodología BIM

Principales Hitos:

- **900 iniciativas en plataforma colaborativa BIM**, también llamada Entorno Común de Datos.
- La Orden PCM/818/2023, de 18 de julio, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de junio de 2023, por el que se aprueba el Plan de Incorporación de la **Metodología BIM** en la contratación pública de la Administración General del Estado y sus organismos públicos y entidades de derecho público vinculados o dependientes, es el que fija que BIM en la contratación pública mejorará la eficiencia del gasto público, reduciendo plazos y costes en la ejecución de contratos, así como el ciclo de vida de los activos mediante una mejor utilización de la metodología.
 - Potencia una **menor huella ambiental** en todas las etapas del ciclo de vida de los activos sobre los que se ha utilizado la metodología.
 - Potencia **desarrollos más equitativos, colaborativos y enfocados en las necesidades sociales** gracias a su aplicación.
 - **Mejora la gobernanza de los proyectos** y las obras, y gracias a unos requisitos BIM estandarizados, el uso de la documentación BIM de referencia elaborada específicamente para Adif y al uso de una plataforma informática colaborativa aporta claridad en la gestión de proyectos y obras, **facilitando la toma de decisiones informadas y mejorando la gestión de la información**.
- Además, Adif es miembro fundador de **'Europe's Rail Joint Undertaking'** (ERJU), el nuevo partenariado de I+D+i de la Unión Europea dedicado de forma específica al ferrocarril. El objetivo de la ERJU es ofrecer una red ferroviaria europea integrada más accesible y adaptada, eliminando las barreras a la interoperabilidad y proporcionando soluciones innovadoras de carácter sectorial con el objetivo de acelerar la digitalización y desplegar innovaciones e inversiones. BIM tiene presencia en algunas iniciativas de ERJU, sobre todo en los Grupos de Trabajo:
 - *"WP27 Digital Asset Engineering"*.
 - *"WP30 – Conceptual Data Model and semantic dictionary evolution"*.

Contribución a los ODS: _



Nuestros compromisos:

- **Aumentar el número de usuarios y empresas** aplicando BIM.
- En la **fase 2 de la Implementación BIM** en la que está Adif, además de **mejorar la documentación de Fase I (2020-2024) e implementar BIM en fase de mantenimiento**

y de gestión de activos, se va a desarrollar una metodología SROI de análisis de la rentabilidad socio económica de la implementación, que busca no solo medir elementos cuantificables como ahorros económicos y de tiempos de gestión sino otros aspectos de gran interés social y ambiental.

- **Cumplir los plazos de licitación y adjudicación** establecidos por la UE y Adif en relación con el **Mecanismo de Recuperación y Resiliencia**.
- Los objetivos para 2026 son **aumentar el número de usuarios y empresas aplicando BIM** de manera estándar, lo que conlleva la creación sinergias de ahorro y reducción del consumo energético.

La metodología BIM permite mejorar la forma de diseñar y construir infraestructuras resilientes, promoviendo la industrialización sostenible mediante la estandarización que promueve BIM y fomentando la innovación gracias a la aplicación de las nuevas tecnologías que lleva aparejadas.

A finales de 2025 trabajan más de 7.750 personas en la plataforma y personal de 390 empresas tienen acceso, colaborando en sus respectivos contratos con el personal de Adif.

Asimismo, el uso de modelos digitales BIM en una plataforma colaborativa tipo CDE, permite almacenar la información de los activos, de tal manera que se podrá mejorar la gestión de información que se realiza en mantenimiento y gestión de activos, tanto en procesos de mantenimiento correctivo como preventivo, así como predictivo, pudiendo integrarse esta información con el Gestor Integral de Activos corporativo. No aplica la previsión de amortizaciones de activos ferroviarios relevantes.

En la fase 2 de la Implementación BIM en la que está Adif, además de mejorar la documentación de Fase I (2020-2024) e implementar BIM en fase de mantenimiento y de gestión de activos, se va a desarrollar una metodología SROI de análisis de la rentabilidad socio económica de la implementación, que busca no solo medir elementos cuantificables como ahorros económicos y de tiempos de gestión sino otros aspectos de gran interés social y ambiental.

2.5.3. Metas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular (E5-3)

Las metas y compromisos ambientales, junto a los indicadores de seguimiento correspondiente se divulgan en el apartado Metas planteadas en el ámbito del Sistema de Gestión de Adif y Adif AV.

2.5.4. Entradas de recursos (E5-4)

A continuación, se detalla el consumo de material ferroviario de Adif en 2025.

Consumo de material ferroviario en las operaciones de mantenimiento de infraestructuras Adif en 2025, 2024 y 2023:

Consumo de material ferroviario en las operaciones de mantenimiento de infraestructuras Adif

	2023	2024	2025
Traviesas de madera (t)	1.854	2.122	1308
Traviesas de hormigón (t)	175.705	147.760	177.865
Carril (t)	32.707	25.168 ¹⁵⁹	31.632
Balasto silíceo (t)	955.317	931.055	770.393

Consumo de material ferroviario en la construcción de nuevas líneas Adif en 2025, 2024 y 2023:

Consumo de material ferroviario en la construcción de nuevas líneas Adif

	2023	2024	2025
Traviesas de hormigón (t)	18.596	14.937	5.118
Carril (t)	4.887	17.974	12.347
Balasto silíceo (t)	133.864	47.975	121.998

Consumo de materias primas

	2023	2024	2025
Carril (t)	37.594	43.142	43.979
Traviesas de madera (t)	1.8540	2.122	1.3080
Traviesas de hormigón (t)	194.301	162.697	182.983
Balasto (t)	1.089.181	979.030	892.391

2.5.5. Salidas de recursos (E5-5)

Gestión de residuos Adif ¹⁶⁰

Tipo	Un.	Residuos destinados eliminación						Residuos valorizados						No valorizados y no eliminados		TOTAL	
		Incinerados		Vertedero		Otras operaciones		Preparación para reutilización		Reciclado		Otras valorizaciones		Otros			
		2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024 ¹⁶¹	2025
RP	Kg	710	710	37.064	37.064	1.220	1.220	9.324	9.324	275.957	275.957	5.527.142	5.527.142	0	0	5.851.417	5.851.417
	%	0,01	0,01	0,63	0,63	0,02	0,02	0,16	0,16	4,72	4,72	94,46	94,46	0	0	94,46	94,46
RNP	Kg	0	0	24.809	24.809	37	37	0	0	66.781.654	66.781.654	327.030	327.030	0	0	67.133.030	67.133.530
	%	0	0	0	0	0	0	0	0	99,48	99,48	0,49	0,49	0	0	100	100

¹⁵⁹ Dato subsanado y modificado respecto a 2024.

¹⁶⁰ El Modelo de Gestión de Residuos de Adif y Adif AV está produciendo una **centralización progresiva de la gestión de los residuos en ambas compañías** ya que, en 2011 sólo se circunscribía a los residuos peligrosos, en 2022 ya se han tenido en cuenta los residuos históricos y, desde 2023 los residuos especiales, como se indica en la página 304. Dado que esta nueva categoría de residuos se ha incluido en la contabilización de residuos peligrosos, la cantidad de residuos peligrosos gestionados ha sufrido un incremento tan significativo para 2024.

¹⁶¹ Dato a cierre de 2025, última información disponible. La información relativa a 2025 se presentará en el segundo semestre de 2026 en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

Leyenda:

- **RP:** Residuos Peligrosos
- **RNP:** Residuos No Peligrosos

La gestión de residuos de Adif AV la realiza Adif como encomienda de gestión. Así, desde la puesta en marcha del nuevo modelo corporativo de gestión de residuos en Adif, los flujos más importantes de residuos que se están generando son los correspondientes a traviesas de hormigón (más de un 86% en peso) y de madera (más de un 7% en peso).

En el primer caso, se trata de un material inerte y fácilmente valorizable mediante el machaqueo y generación de un árido que se puede reutilizar tanto en ámbito interno como en actuaciones de ingeniería civil fuera del ámbito ferroviario.

En el caso de las traviesas de madera, se trata de un residuo peligroso por su contenido en creosota. El tratamiento principal para este residuo es la valorización energética (incineración con aprovechamiento energético).

En cuanto a las tipologías de residuos gestionados en 2024, en cómputo global destaca la gestión de traviesas de hormigón, que representa casi el 75% seguidas de los residuos de metales procedentes de desinstalaciones con un 14,5% y de las traviesas de madera con un 7,7%. Estos materiales, junto con la gestión de los residuos de construcción y demolición, que representa casi un 2% en peso, conforman casi el 99% del total de residuos gestionados por Adif en el año 2024.

Igualmente, los materiales de residuos que produce la Entidad son muy variados, dada la diversidad de procesos y actividades que los originan. Sin embargo, muy mayoritariamente se trata de residuos inertes, compuestos por hormigón (traviesas).

Residuos producidos

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024 ¹⁶²	Ejercicio 2025 ¹⁶³
Residuos peligros generados en la explotación y mantenimiento de infraestructuras (T)	1.476,25	5.851,42	5.851,42 ¹⁶⁴
Intensidad de generación de residuos peligrosos (t residuos/millones km tren) ¹⁶⁵	0,658	0,644	0,644 ¹⁶⁶
Residuos destinados a valorización (%)	99,6	99,9	99,9 ¹⁶⁷

¹⁶² Datos agregados (Adif +Adif AV). La generación de residuos corresponde en todos los casos a Adif, independientemente de que el activo sobre el que se realiza sea de Adif AV.

¹⁶³ Datos agregados (Adif +Adif AV). La generación de residuos corresponde en todos los casos a Adif, independientemente de que el activo sobre el que se realiza sea de Adif AV.

¹⁶⁴ Último dato disponible, valor provisional 2025 a fecha de cierre del IG2025. El valor definitivo se presentará en el segundo semestre de 2026, en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

¹⁶⁵ La generación de residuos corresponde en todos los casos a Adif, independientemente de que el activo sobre el que se realiza sea de Adif AV.

¹⁶⁶ Último dato disponible, valor provisional 2025 a fecha de cierre del IG2025. El valor definitivo se presentará en el segundo semestre de 2026, en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

¹⁶⁷ Último dato disponible, valor provisional 2025 a fecha de cierre del IG2026. El valor definitivo se presentará en el segundo semestre de 2026, en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

Distribución categorías de residuos

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024 ¹⁶⁸	Ejercicio 2025 ¹⁶⁹
Baterías, pilas y acumuladores (%)	0,14	0,09	0,09
Material eléctrico y electrónico (%)	0,10	0,11	0,11
Restos de separadores de agua (%)	0,07	0,02	0,02
Gases en recipientes a presión (%)	0,03	0,01	0,01
Residuos de envases (%)	0,01	0,01	0,01
Aceites y grasas (%)	0,14	0,02	0,02
Residuos de adhesivos y sellantes (%)	0,001	0,001	0,001
Residuos con hidrocarburos (%)	-0,0001	0,003	0,003
Trapos y otros absorbentes (%)	0,02	0,004	0,004
Restos metálicos contaminados (%)	0,004	0,03	0,03
Restos de combustibles (%)	0,001	0,001	0,001
Residuos sanitarios (%)	0,004	0,002	0,002
Traviesas de madera (%)	3,63	7,67	7,67
Traviesas de hormigón (%)	85,83	74,82	74,82
Metales (%)	6,23	14,54	14,54
RCD (%)	0,004	1,95	1,95
Asimilables a urbanos (%)	0,30	0,004	0,004
Otros residuos no peligrosos (%)	3,50	0,66	0,66
Otros residuos peligrosos (%)	0,03	0,05	0,05

Metodologías utilizadas para calcular los datos (residuos generados)

La fuente de los datos utilizada en todos los casos es la información contenida en los **Documentos de Identificación**, emitidos por el gestor que realiza el tratamiento (intermedio o final) de los residuos. Este es el documento legal oficial que, además, consta en las Administraciones públicas. Para la obtención de la información relativa al tipo de tratamiento, se utiliza en los casos que se dispone, los certificados de tratamiento final que emiten los gestores finales.

Toda la información se vuelca en el Archivo Cronológico Global de la Entidad, elemento que permite, a través de diversos filtros, obtener gran cantidad de datos e indicadores.

¹⁶⁸ Datos agregados (Adif +Adif AV). La generación de residuos corresponde en todos los casos a Adif, independientemente de que el activo sobre el que se realiza sea de Adif AV.

¹⁶⁹ Datos agregados (Adif +Adif AV). La generación de residuos corresponde en todos los casos a Adif, independientemente de que el activo sobre el que se realiza sea de Adif AV.

3. Información social (ESRS S)

3.1. Personal propio (S1)

Principales Hitos:

Relaciones Laborales

- Desarrollo de la negociación del III Convenio Colectivo de Adif con sus correspondientes Mesas Técnicas: Asuntos Sociales, Empleo y Ordenación Profesional.
- Presentación y puesta en marcha de una red de mujeres en Adif y Adif AV. Implementación de normas de funcionamiento, modelo de gobernanza y evento de lanzamiento coincidiendo con la conmemoración del 8M, día internacional de la mujer de 2025. Búsqueda de un núcleo de mujeres dinamizadoras y comienzo con las actividades dirigidas a las personas interesadas en formar parte de esta red.
- Revalidación en 2025 de los galardones de *Empowering Women's Talent* y *Diversity Leading Company* que otorga el portal de recursos humanos Equipos y Talento.
- Consolidación y progreso en el nivel avanzado en igualdad según la herramienta de medición de brecha de género del programa *Target Gender Equality* de Pacto Mundial de las Naciones Unidas en 2025.

Gestión de Personas

- Desarrollo y resolución de las convocatorias de movilidad interna al amparo de la "Norma Marco de Movilidad voluntaria para la cobertura de puestos con carácter definitivo a través de concurso" (Aviso de la publicación de las resoluciones definitivas en Inicia el 28/07/2025).
- Adjudicación de plazas de las convocatorias de ingreso correspondientes a la oferta de empleo anual y ejecución de los correspondientes procesos masivos de contratación.
- Elaboración y ejecución de la Circular de jubilación parcial 2025.

Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (SBM-3)

El listado de IROs relacionados con el personal propio de la Entidad, identificados como relevantes tras el análisis de doble materialidad, se expone en el [anexo 8.1 Impactos, Riesgos y Oportunidades \(IROs\)](#).

3.1.1. Políticas relacionadas con el personal propio (S1-1)

Relaciones Laborales

Adif desarrolla diversas iniciativas para garantizar un **entorno laboral justo, equitativo y en constante diálogo con la representación legal de las personas trabajadoras**.

En el ámbito de negociación colectiva y relaciones laborales, Adif trabaja en la negociación y establecimiento de **su tercer Convenio Colectivo propio (III CC Adif)**, asegurando la representación legítima de las partes y la consolidación de acuerdos beneficiosos para la plantilla. A través de la Comisión Negociadora y las Mesas Técnicas, se abordan temas clave como la ordenación profesional y las condiciones laborales de la Entidad, priorizando la estabilidad y el bienestar de las personas trabajadoras en equilibrio con el cumplimiento de los objetivos de la empresa.

Además, se mantiene un canal de interlocución permanente con la representación legal de las personas trabajadoras para prevenir conflictos laborales que puedan afectar tanto a la movilidad de la ciudadanía como a la productividad y reputación de la empresa.

Respecto al compromiso con la igualdad y la diversidad la Entidad lo refuerza a través de la **Comisión de Igualdad, encargada de evaluar indicadores y promover acciones para eliminar posibles desigualdades**. En esta línea, se han impulsado declaraciones institucionales como el Manifiesto del 8 de marzo, en conmemoración del Día Internacional de la Mujer, y el Manifiesto conjunto del 25 de noviembre, en el Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer.

Asimismo, Adif participa en la **Red Empresarial por la Diversidad e Inclusión LGTBI (REDI)**, ejerciendo su derecho a voto en sus asambleas anuales, reafirmando su compromiso con la inclusión.

Es importante reseñar que, en lo que concierne a la gestión y recursos destinados para garantizar la correcta implementación de estas medidas, la Entidad asigna recursos humanos y materiales específicos, asegurando su ejecución de manera eficiente. Adicionalmente, se mantiene una interlocución constante con organismos administrativos para gestionar aspectos relacionados con el convenio colectivo y otros trámites laborales.

Además, **el II Convenio Colectivo de Adif y Adif AV**, cuya vigencia inicial expiró y se encuentra en **situación de ultraactividad**, recoge en su cláusula 13ª, Garantías Digitales, que incorpora a las empresas los nuevos derechos de garantía digital y al derecho a la intimidad y uso de dispositivos digitales en el ámbito laboral y periodos horarios de desconexión digital. Estas cuestiones están también reguladas en el Acuerdo de Trabajo A Distancia de la Entidad (TAD).

Organización y gestión directiva (Gestión de Personas)

Uno de los hitos más relevantes del ámbito de Gestión de Personas es promover una organización coordinada y flexible con una cultura corporativa que permita potenciar el talento de las personas e impulsar el liderazgo en los distintos niveles y áreas de Adif AV.

El **Desempeño Global** es el Objetivo del Motor Personas de Adif AV en la Dirección por Objetivos (DPO) 2025.

Otra herramienta de desarrollo para la gestión del talento en la Entidad es la que constituye el **Informe Individual 360º** que se proporciona de cada evaluado. El resultado del proceso forma parte de los Objetivos de Empresa de Adif AV para 2025, encuadrado en el Motor Personas.

Dentro de la Iniciativa Estratégica del **Plan de Relevo Generacional**, está la gestión de las convocatorias de la Oferta de Empleo Público para cubrir un relevo generacional ordenado con el ingreso de nuevos perfiles. El **Plan Plurianual de Empleo Público**, aprobado por ambas entidades, pretende garantizar el ofrecimiento de **más de 6.000 plazas de empleo público** en el período 2021-2025. Este Plan tiene como objetivo llevar a cabo un rejuvenecimiento de la plantilla y cambio generacional, resolver el déficit estructural de plantilla y atraer la captación de talento cualificado y orientado al desarrollo profesional.

Por último, y también dentro del Plan de Relevo Generacional, se ha implementado y concluido con éxito en 2025 el **Plan anual de Transferencia del Conocimiento**, constituyéndose un plan con vocación de continuidad en 2026 cuyo principal objetivo es minimizar el riesgo de **pérdida de know how** que se produce a raíz de las bajas por jubilación en los puestos clave, de modo especial, en aquellos relacionados con la seguridad operacional.

Conciliación y desconexión laboral

Acuerdo marco de movilidad

En el ámbito de la conciliación y desconexión laboral, la actividad de Adif AV se guía, entre otras normativas, por la **norma marco de movilidad voluntaria** para la cobertura de puestos con carácter definitivo a través de concurso, que tiene las siguientes características:

- i. Las convocatorias de ámbito estatal se publicarán con una cadencia máxima de dos años cuando haya personas trabajadoras con residencia provisional y, como máximo, de tres años en los demás casos.

Durante 2025 se han resuelto y adjudicado las plazas relativas a las convocatorias publicadas en 2024.

Dichas convocatorias han contado con una Comisión Mixta de Seguimiento, que ha velado por el normal desarrollo de todo el proceso conforme a lo regulado, abordando las incidencias surgidas.

- ii. Las bases de las convocatorias a publicar son objeto de un trámite de información previa a la Representación del Personal, a fin de que presente las alegaciones que considere convenientes. Por otro lado, la norma prevé la incorporación obligatoria a cada convocatoria que se publique de períodos de reclamación a disposición de los interesados en cada uno de los actos y fases de ejecución y resolución de esta, con indicación expresa de los plazos y forma de presentación.

El **Plan Estratégico 2030** de la Entidad contempla la **movilidad interna** como una de las líneas estratégicas de actuación dentro del **Plan de relevo generacional**.

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

Una vez informado favorablemente el acuerdo y obtenida la autorización de la **Dirección General de Trabajo** para su incorporación al **REGCON** (Registro y Depósito de Convenios Colectivos), dicha Norma Marco quedó incluida en el **II Convenio Colectivo de Adif y Adif AV**, siendo publicada en el **BOE nº 171, de 19 de julio de 2023**.

A su amparo, en noviembre de 2024 se publicaron convocatorias de movilidad¹⁷⁰ cuyo desarrollo se produjo a lo largo del primer semestre de 2025 siendo la fecha de publicación de la resolución definitiva el 28 de julio de 2025.

Se adjudicaron 3.317 plazas de personal operativo, 642 de supervisores, 357 de cuadros técnicos y 373 de técnicos.

Jubilación parcial

Igualmente, dentro de las medidas de conciliación, está presente la **Circular de Jubilación Parcial**:

- i. Según establece el **II Convenio de Adif y Adif AV**, forma parte fundamental del **Plan Plurianual de Empleo** la continuación de la jubilación parcial iniciada en el año 2017. Es voluntad de las entidades continuar con la jubilación parcial con **contrato de relevo**.

¹⁷⁰ Para ampliar información sobre las modalidades de cambio de puesto en la Norma Marco de Movilidad visitar IG2024 Adif AV.

- ii. Los proyectos de circular de jubilación parcial anuales a publicar son objeto de un **trámite de información previa a la Representación del Personal**.
- iii. La Circular de Jubilación Parcial incluye los **períodos de reclamación** a disposición de los interesados, con indicación expresa de los **plazos y forma de presentación**.

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

Para ello, el 4 de marzo de 2025 se publicó en la intranet la Circular de Jubilación Parcial 2025, con una **oferta de 701 plazas. Finalizado el proceso, se cubrieron todas ellas**.

En virtud del Real Decreto-ley 11/2024, de 23 de diciembre, que modifica el artículo 215 de la Ley General de la Seguridad Social, actualmente en la entidad se contempla la **jubilación parcial con reducción de jornada del 75%**, salvo que el acceso se anticipe más de dos años respecto de la edad ordinaria, en cuyo caso será del 33% hasta que resten dos años para el cumplimiento de la edad ordinaria de jubilación y del 75% a partir de entonces. Esta jubilación parcial se vincula al ingreso de personas con contrato de relevo indefinido a tiempo completo.

Trabajo a Distancia (TAD)

El **Trabajo a Distancia (TAD)** es otra de las medidas de conciliación presentes en la Entidad, para aquellos puestos susceptibles de optar a esta modalidad.

Una vez implantado el procedimiento para la aplicación del trabajo a distancia en **Adif y Adif AV**, que desarrolla el **Acuerdo sobre Trabajo a Distancia** suscrito por la Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo de Adif y Adif AV el **16 de junio de 2021**, y tras el acceso a dicho régimen de las personas interesadas que cumplían los requisitos tras el lanzamiento inicial de la medida, durante **2025** se ha continuado con el **seguimiento de la actividad**, y propiciando la **incorporación del personal de nuevo ingreso** que ha cumplido el año de permanencia en el puesto desempeñando su trabajo en modalidad presencial.

Prevención de Riesgos Laborales¹⁷¹

Adif ha evolucionado de un modelo de empresa en el que la Responsabilidad Social Corporativa jugaba un papel relevante pero complementario y a veces separado de la estrategia de la Entidad, a un modelo en el que la estrategia de Responsabilidad Corporativa y Sostenibilidad es equivalente a la Estrategia Empresarial. De este modo, el conjunto de la estrategia y las operaciones de las entidades deben sustentarse en su responsabilidad como empresa ante la sociedad para contribuir de esta forma a un modelo de desarrollo que sea realmente sostenible.

La Entidad realiza la preceptiva Coordinación de Actividades Empresariales con las empresas contratistas y concurrentes en sus centros de trabajo, mediante el cumplimiento del Procedimiento Operativo de Prevención n.º 12 (POP 12): "Coordinación de Actividades Empresariales", y la entrega de las "Directrices Generales Aplicables a Empresas que Realicen Actividades en Centros de Trabajo de Adif" (POP 16).

¹⁷¹ Contenido vinculado al PE2030, Pilar Seguridad, Objetivo 4 (PSEG-OE4) y Objetivo 5 (PSEG-OE5).

Tras la adhesión a la Declaración de Luxemburgo desde el año 2022, Adif y Adif AV han seguido impulsando y desarrollando acciones que soportan el compromiso adquirido.

Por Resolución de la entonces presidenta de Adif y de Adif AV, de fecha 26 de septiembre de 2023, se constituyó para ambas entidades un Grupo de Trabajo denominado "Empresa Saludable".

En el año 2024, ambas entidades fueron reconocidas por parte de la Red Española de Empresa Saludables (RESS) y el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) como "empresas saludables", aquellas que, como punto de partida, cumplen con la legislación vigente en prevención de riesgos laborales y, a partir de ahí, establecen intervenciones de promoción de la salud y el bienestar, más allá de dicha legislación.

En el año 2025:

- Adif ha sido reconocida en el X Encuentro Abierto de la Red Española de Empresas Saludables. Tras lograr el año pasado el reconocimiento como Empresa Saludable, la compañía ha recibido el galardón por su labor en **Promoción de la Salud en el trabajo, concretamente, en la categoría de trabajo inclusivo para personas con discapacidad.**
- Se ha producido la **Auditoría Primera de Seguimiento** de la certificación según la norma UNE-EN ISO 45001:2023 **del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SST) de Adif y Adif AV** habiéndose logrado **mantener el alcance completo de dicha certificación** para ambas Entidades.
- Se ha introducido en el Sistema de Gestión de SST un documento denominado Protocolo General de PRL n.º 1 (PG-PRL-01): "Elaboración, implantación y revisión de Planes/Medidas de Emergencia". Este Protocolo regula la **elaboración, implantación, comprobación de la eficacia y revisión de Planes y Medidas de Emergencia** en aquellos centros de trabajo de Adif y Adif AV que no disponen de Plan de Autoprotección.
- Se puso en marcha la **campaña de adscripción voluntaria para el reconocimiento de una antigua exposición a la sílice cristalina respirable, y su vigilancia de la salud específica**, para aquellas personas trabajadoras que, habiendo realizado regularmente alguna de las actividades de construcción y mantenimiento de superestructura de vía generadoras de polvo de balasto –definidas por el servicio de Prevención de Riesgos Laborales– en alguna de las categorías y/o funciones relacionadas; han podido estar posiblemente expuestas a dicho agente con anterioridad a la entrada en vigor del RD 1154/2020, de 22 de diciembre, por el que se modifica el RD 665/1997, de 12 de mayo, sobre la protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados a agentes cancerígenos durante el trabajo.

En este sentido, durante el 2025, no se ha producido ninguna actualización sustancial del Plan de Prevención de Riesgos Laborales.

Únicamente, en diciembre de 2025 se ha revisado el anexo I del Plan de Prevención de Riesgos laborales de Adif, con el objetivo de recoger en dicho anexo la actualización de la estructura organizativa de la Entidad.

Igualmente, continúa en ejecución el **V Plan de Accidentabilidad Cero: Horizonte 2030**. Las medidas concretas en cada uno de los objetivos o programas de actuación específicos del V Plan de Accidentabilidad Cero se van acordando y planificando, en función de las necesidades, prioridades y recursos disponibles, en las sucesivas Planificaciones anuales de la Actividad Preventiva - Programaciones anuales del Servicio de Prevención.

La **Planificación de la Actividad Preventiva-Programación anual del Servicio de Prevención** para el **año 2025**, regulada por la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y por el Reglamento de los Servicios de Prevención (RD 39/1997, de 17 de enero); se integra en el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud de Adif y Adif AV a través del procedimiento PSG-SST-01: “Objetivos y planificación de la actividad preventiva”; y **se vincula al V Plan de Accidentabilidad Cero: Horizonte 2030**.

Por lo que respecta a la definición del riesgo estratégico PRL “Accidentes Laborales y Protección de la Salud de los Trabajadores” que representa al Sistema de Gestión de SST en el Sistema de Gestión Integral de Riesgos de Adif y Adif AV ha sido sometida, como cada año al comienzo de cada ejercicio o ciclo anual, a revisión.

Se ha identificado cómo la materialización del riesgo de PRL podría conllevar la materialización de algunos de los riesgos del catálogo estructurado por pilares ASG: (A) ambiental, (S) social y (G) gobernanza

Por otro lado, el procedimiento general ADIF-PG-101-003-001-A-01: “Gestión de Riesgos en los Procesos” (anexo al Procedimiento de Gestión Integral de Riesgos) complementa, desde la perspectiva de la gestión por procesos de Adif y Adif AV, la identificación análisis y evaluación en todos los procesos definidos en ambas entidades, facilitando para ello una herramienta de identificación y evaluación de los riesgos de procesos basada en la metodología AMFE (Análisis de Modos de Fallo y Efectos).

La Ficha de Gestión de los Riesgos del proceso ADIF-PR-106-002-001 “Prevención y Salud” resulta coherente con la definición del riesgo estratégico PRL “Accidentes Laborales y Protección de la Salud de los Trabajadores” (establecido en el Sistema de Gestión Integral de Riesgos de Adif y Adif AV (SGIR)), empleándose una metodología que se plantea como subsidiaria de la contemplada por los mecanismos establecidos en el SGIR.

Centros de trabajo en materia de Seguridad y Salud Laboral (SSL)

Los centros de trabajo están repartidos por toda la geografía peninsular; también se realizan proyectos internacionales. La tipología de éstos, así como sus características más relevantes, son las siguientes:

- Centros administrativos, donde se desarrollan tareas de dirección, gestión y administración.
- Centros de control de tráfico ferroviario (CRC, PRO, PLO y gabinetes de circulación), en los que se gestionan los sistemas de control, de circulación y de seguridad.
- Terminales de transporte de mercancías, donde se inicia, complementa o completa el transporte ferroviario de mercancías mediante la ejecución de una serie de operaciones sobre el tren y sobre la mercancía que se transporta.
- Estaciones de viajeros, donde se gestionan los servicios básicos, a clientes y los acordados con los operadores del transporte de viajeros por ferrocarril (información y atención al cliente).
- Bases de mantenimiento (infraestructura, vía, señalización, electrificación y telecomunicaciones), desde donde se realiza la gestión directa para el mantenimiento y la explotación de las infraestructuras ferroviarias.

En este sentido, durante el 2025, no se ha producido ninguna actualización sustancial de Plan de Prevención de Riesgos Laborales.

Plan de Formación

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

Además, en el Plan de Formación se contemplan programas y materias para facilitar la integración del personal en su nuevo puesto de trabajo en la empresa, mediante el Plan de Acogida.

El **Plan de Acogida** en dependencia se relaciona con un sistema normalizado y estructurado donde se tienen en cuenta todas las necesidades y especificaciones exigidas en los puestos y tareas asignados.

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

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

Además, toda la información en materia de no discriminación se recoge en los cursos de *Compliance* Normativo e Igualdad.

Con el objetivo de respaldar esta filosofía, se diseñan cursos que se centran en: Igualdad de género, Plena Inclusión, Lenguaje inclusivo, Sensibilización y promoción en la igualdad, y violencia de género.

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

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

En la detección de necesidades participan todos los actores implicados:

- **Centros de Formación:** Revisan y completan el catálogo de formación junto con los responsables de formación de las áreas. Supervisan el proceso en sus materias.
- **Responsables de Formación DGs:** Asignan formación a las personas en función de los planes de la empresa.
- **Trabajadoras/es:** Solicitan formación del catálogo, dentro de la aplicación MiFormación.
- **Jefes y supervisores:** Validan las solicitudes y completan las necesidades.
- **Consejo Asesor de Formación:** Revisa el proceso, realiza aportaciones al Plan y lo valida.

En este periodo, se han aceptado un total de 59.195 solicitudes de formación.

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

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

Programas transversales relacionados con el Liderazgo		
COMPROMISO CON EL DESARROLLO	GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO	ORIENTACIÓN AL LOGRO
COMUNICACIÓN ASERTIVA	COOPERACIÓN PARA COLABORAR	PROGRAMA HORIZONTE 2030
INICIATIVA Y CREATIVIDAD	PERSUASIÓN E INFLUENCIA	PROGRAMA MUJER E INGENIERÍA
HABILIDADES DE NEGOCIACIÓN.	ESCUCHA Y EMPATÍA	PROGRAMA DE COACHING
ADAPTACIÓN AL CAMBIO	ANÁLISIS Y SÍNTESIS	LIDERAZGO EN SEGURIDAD – PROYECTO SIGMA.
RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS	DECISIÓN EFECTIVA	

Asimismo, de cara a mantener un registro actualizado sobre formación y promoción que ofrezca una visión transparente de las oportunidades de las personas empleadas y su progresión, el plan anual de formación está publicado en todos los canales de comunicación puestos a disposición del personal de la empresa. En él, se hace referencia a los colectivos destinatarios de los programas, así como la transversalidad para toda la organización.

En lo que respecta a la formación en materia de sostenibilidad, Adif AV cuenta con los siguientes cursos destacados:

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

Tipo de formaciones en Cambio Climático y Eficiencia Energética y Medio Ambiente	
Cambio Climático:	Eficiencia Energética y Medio Ambiente:
LUCHA INTERNAC. CONTRA CAMBIO CLIMATICO	EFICIENCIA ENERGÉTICA Y AMB. TRANSP.
EXPERTO CAMBIO CLIMATICO Y ECON.CIRCULAR	CONSUMO ENERGÍA TRANSP. FERR
EMISIONES ATMOSFERICAS	EFICIENCIA ENERGÉTICA EN EL FERROC.
TALLER DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	MICROCOGENERACIÓN
	SMART ENERGY EN LAS SMART CITIES
	CERTIF.EFICIENCIA ENER. EDIFICIOS
	INSTALACIONES CENTRALIZADAS E INDIVIDUALES DE CALEFACCIÓN Y ACS
	USO EFICIENTE DEL COCHE
	ADIF Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE
	AUTOCONSUMO
	SENSIBILIZACIÓN MEDIOAMBIENTAL CFV
	PG109 ACTUACIÓN INCIDENCIAS. AMBIENTALES MENORES CFV
	SENSIBILIZACIÓN AMBIENTAL PO DGCONMAN CFV
	RIESGO AMBIENTAL DISPENSA COMBUSTIBLE CFV
	SISTEMA GESTIÓN AMBIENTAL ISO 14001 CFV

Con respecto al **ámbito social**, existen cursos de formación sobre Responsabilidad Corporativa e Igualdad. Y en cuanto al **ámbito de gobernanza** en el catálogo formativo hay cursos de interés abiertos a todo el personal de ambas empresas relacionados con el cumplimiento normativo y formación MRR. Los cursos que se ofrecen son:

Tipo de formaciones en ámbito social y de gobernanza			
Social:	Gobernanza:		
IGUALDAD DE GÉNERO	ADIF CONTRA EL SOBORNO Y LA CORRUPCIÓN		
PLENA INCLUSIÓN	ADIF CONTRA EL FRAUDE		
AULA VIRTUAL DIVERSIDAD E INCLUSIÓN	ADIF Y EL CONFLICTO DE INTERÉS		
VIOLENCIA DE GÉNERO	CODIGO ÉTICO Y DE CONDUCTA		
LENGUAJE INCLUSIVO	CONCIENCIACIÓN	PROTECCIÓN	DATOS PERSONALES
SENSIBILIZACIÓN Y PROMOCIÓN EN LA IGUALDAD	PROYECTOS E INICIATIVAS MRR		
DIVERSIDAD E INCLUSIÓN TUTORES ACOGIDA	TRATAMIENTO Y PROTECCIÓN DE DATOS		
DIVERSIDAD E INCLUSIÓN TUTORES AV	CONCIENCIACIÓN	PROTECCIÓN	DATOS PERSONALES
OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE			
COMPROMISO CON EL DESARROLLO			

Los cursos de Cumplimiento Normativo¹⁷² son **obligatorios para todo el personal de Estructura de Dirección y Estructura de Apoyo** y recomendados para todo el personal con funciones de supervisión y responsabilidad en contratación.

3.1.2. Procesos para colaborar con los trabajadores propios, canales de comunicación y procesos en materia de incidencias (S1-2) (S1-3)

Acuerdos y convenios de negociación colectiva¹⁷³

Los derechos laborales recogidos en convenios colectivos y acuerdos se comunican a la plantilla, a través de canales internos. La difusión exterior se lleva a cabo a través de redes sociales y exposiciones de sensibilización hacia colectivos desprotegidos en estaciones de viajeros.

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Nº. comunicaciones sobre condiciones laborales e igualdad ¹⁷⁴	75	78	80

En 2025 se han presentado 8 **denuncias relacionadas con cuestiones de conciliación**, de las cuales se ha conciliado 1, se ha resuelto 1 a favor de Adif, 2 han sido desistidas por las personas trabajadoras y 4 están pendientes de resolución.

¹⁷² Los contenidos en la columna Gobernanza en la tabla Tipo de formaciones en ámbito social y de gobernanza, a excepción de PROYECTOS E INICIATIVAS MRR.

¹⁷³ Contenido vinculado al indicador **GRI 2-28: Afiliación a asociaciones.**

¹⁷⁴ Dato agregado Adif y Adif AV

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

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

Comisión Negociadora del III Convenio Colectivo de Adif	Compuesta por la Dirección y los Sindicatos, en proporcionalidad adecuada a la representatividad que ostentan en la empresa. Entre sus obligaciones está la negociación y ratificación de los acuerdos alcanzados.
Comités del Centro de Trabajo y Delegados de Personal	Hay delegados de personal en Cuenca, Segovia, Teruel, Zamora y Soria. Existen Comités en el resto de las provincias.
Comité General de Empresa	En Madrid. Órgano de interlocución y negociación para el tratamiento de los asuntos de carácter general y de negociación colectiva.
Comité General de Seguridad y Salud	Órgano de máximo nivel participativo en materia de prevención de riesgos laborales, del que emanan las directrices y al que se vinculan los Comités de Seguridad y Salud.
Comisión de Seguridad en la Circulación	Órganos de consulta y tratamiento de aspectos técnicos de seguridad en la circulación, aprobación de planes y seguimiento de índices específicos.
Consejo Asesor de Formación y Comisión Paritaria del Consejo	Se encarga de la elaboración y seguimiento del Plan de Formación de Adif.
Comisión de Política Social	Gestiona, tramita y concede las ayudas sociales, las ayudas por hijos e hijas con discapacidad, las ayudas por incapacidad temporal.
Comisión de Igualdad	Propone medidas de actuación y el desarrollo del II Plan de Igualdad Adaptado, así como el seguimiento de los indicadores de igualdad de oportunidades y no discriminación.
Comisión Negociadora del III Plan de Igualdad	Conforme señala el RD 901/2020, destacando entre sus tareas la elaboración del diagnóstico de situación, la identificación de las necesarias medidas de fomento de la igualdad a implementar, y los medios materiales y humanos necesarios para su implantación, personas responsables y cronograma de actuaciones.
Comisión de Conflictos Laborales	Sirve como procedimiento de solución de los conflictos que se puedan plantear en la interpretación o aplicación de Convenios o acuerdos colectivos y normas laborales con carácter general, o ante el anuncio de convocatoria de huelga
Comisión para la no discriminación de las personas LGTBI	Conforme señala el RD 1026/2024, acordar un conjunto planificado de medidas para la igualdad y la no discriminación de las personas LGTBI en la empresa, así como el desarrollo de un protocolo de acoso específico para este colectivo.

Durante 2025 se han producido 4 huelgas en Adif

Relaciones Laborales

Adif cuenta con **mecanismos de seguimiento y reclamación**. En este sentido, todas las iniciativas y medidas derivadas de la negociación colectiva deben contar con la aprobación de la representación legal de las personas trabajadoras.

Este consenso garantiza que las decisiones adoptadas reflejan los intereses de la plantilla y cumplen con la normativa vigente.

Con estas acciones, Adif refuerza su compromiso con unas relaciones laborales sólidas, la promoción de la igualdad y el cumplimiento de la normativa en materia de sostenibilidad y derechos laborales.

En materia de **organización del diálogo social**, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos se continúa informando al personal **a través de la intranet Inicia**.

- En el **espacio Laboralia** de la intranet se informa y aporta documentación relacionada con normativa, igualdad, política social, negociación y ordenamiento profesional, etc. También se incorporan las actas de las reuniones de los diferentes comités, comisiones y mesas técnicas. Se editó un Informativo sociolaboral diario y una Revista de Igualdad semanal, ambos accesibles de forma virtual.
- En el **espacio de Igualdad y Diversidad** se reporta información relacionada con DEI, se recoge documentación como Indicadores, Protocolos de Acoso Laboral y Sexual, Diagnósticos de Igualdad, Resultados de la herramienta de medición Target Gender Equality, una Guía de Lenguaje Inclusivo y No Sexista; y se incluye un Buzón de Sugerencias de Igualdad y Diversidad.
- Igualmente se comunican cambios por **cartas, publicaciones y avisos en la nómina**.

En este sentido, la intranet corporativa es accesible desde cualquier dispositivo y la información está en Office365 por lo que se puede consultar desde cualquier punto con internet, facilitando así el acceso.

Todas las personas empleadas disponen de un usuario de Office365, lo que garantiza la accesibilidad a la comunicación y contenidos de la empresa, con independencia de su categoría y puesto.

- 3.1.3. Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre el personal propio, enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con el personal propio y eficacia de dichas actuaciones (S1-4)

Relaciones Laborales

Las principales **acciones y medidas** llevadas a cabo durante el ejercicio en materia de relaciones laborales son las siguientes:

- **Contactos informales con la representación legal de las personas trabajadoras**, al objeto de mantener los cauces de comunicación permanentemente abiertos, lo que ha permitido un buen entendimiento para facilitar los avances en las negociaciones formales.

- **Reuniones formales con los diferentes ámbitos negociadores** (Comités, Comisiones, Mesas de Trabajo) al objeto de mantener el proceso de negociación permanente con la representación legal de las personas trabajadoras.
- Velar por el **cumplimiento de las normas laborales** vigentes internas, así como supervisar las relaciones laborales, de manera que se respeten los derechos de las personas trabajadoras, gestionando los conflictos laborales y ayudando a tomar decisiones en la negociación colectiva, así como en la prevención y resolución de conflictos.
- Continuar **la negociación en la Comisión Negociadora del III Plan de Igualdad de Adif.**
- **Adaptar a la normativa en materia de política de privacidad los protocolos de acoso laboral y sexual.**
- Acuerdo de empresa y representación sindical de un conjunto planificado de **medidas para la igualdad y la no discriminación de las personas LGTBI** en la empresa. Ello ha sido consecuencia de la adaptación del **RD 1026/24**, de 8 de octubre, desarrollo del **artículo 15 de la Ley 4/2023**, de 28 de febrero, para la igualdad real y efectiva de las personas trans y para la garantía de los derechos de las personas LGTBI. Para todo ello se constituyó una Comisión Negociadora específica.
- Continúan vigentes las **medidas de conciliación** recogidas en la normativa laboral que ya permanecían del pasado. Las nuevas se incorporarán en el III CC que se está negociando.
- **Desarrollo del acuerdo de Política Social** sobre nuevas medidas de beneficios sociales firmado el 12 de diciembre de 2023. Modificación de procedimientos en materia de Política Social para adaptarlo a requerimientos de la normativa sobre protección de datos.
- **Planificación de nuevas medidas de igualdad**, con responsables y plazos de ejecución, para incluir en el borrador del III Plan de Igualdad de Adif, que está en fase de negociación.
- **Actualizar permanentemente la documentación** en espacios colaborativos en el ámbito de la Negociación Laboral y la ejecución del Plan de Igualdad y Diversidad y seguimiento del Buzón de Igualdad y la Intranet de la Entidad.
- **Medidas de ayuda** implementadas para las **personas trabajadoras afectadas por alguna discapacidad.**

Planes de igualdad, medidas adoptadas para promover el empleo, protocolos contra el acoso sexual o por razón de sexo.

La **Adaptación del III Plan de Igualdad de Adif** consta de tres partes: el diagnóstico de situación, el objetivo general y los objetivos específicos del plan de igualdad y corresponsabilidad, difusión del plan y evaluación y seguimiento.

Las fases del proceso son: constitución de la Comisión Negociadora del Plan de Igualdad, elaboración de un diagnóstico de igualdad y un borrador del plan por parte de la Dirección, que se presenta a la Comisión Negociadora para su negociación. Cuando se alcance un acuerdo se registrará en el Registro y Depósito de Convenios Colectivos, Acuerdos Colectivos de Trabajo y Planes de Igualdad (REGCON), o el registro oficial que pudiera tener el REGCON si lo hubiera, para inscripción de los planes de igualdad y será presentado también ante el Comité General de Empresa.

A partir de ahí la Comisión de Igualdad establece unos indicadores internos, de cuya revisión y seguimiento se encargará dicha comisión en las agendas de evaluación y seguimiento del plan.

La denominación de “Adaptación” del plan responde al ajuste a la nueva legislación en materia de planes de igualdad del Real Decreto 901/2020 de 13 de octubre, por el que se regulan los planes de igualdad y su registro.

Los **protocolos de acoso laboral y acoso sexual o por razón de sexo** son los procedimientos legales establecidos para evitar este tipo de discriminaciones. Constan del procedimiento de actuación, seguimiento, medidas de actuación y prevención, garantías, modelos de denuncia por acoso, listado de referencias de conductas y Comité Asesor. Siempre que se produzca una denuncia, se informará de los casos de acoso a la Comisión de Igualdad, salvaguardando la identidad de las personas afectadas.

El proceso de elaboración, negociación y revisión de estos protocolos de acoso se lleva a cabo dentro de la Comisión de Igualdad. Las fases son la presentación de un borrador por parte de la Dirección de la Entidad, que se somete a discusión con la representación del personal. Cuando se llega a un acuerdo por las partes, se aprueba y se da difusión a través de Intranet; donde también se pone a disposición de toda la plantilla la documentación relacionada. Se procede a su revisión cuando se producen cambios en la legislación o de otro tipo con la suficiente relevancia.

Como ya se ha mencionado, durante 2025 también se ha negociado un **protocolo específico frente al acoso y la violencia contra las personas LGTBI**, a raíz de la normativa mencionada a este respecto (RD 1026/2024). No obstante, el protocolo aún no ha sido aprobado.

Además, se ha acordado un conjunto planificado de medidas para la igualdad y la no discriminación de las personas LGTBI en la empresa, así como el desarrollo de un protocolo de acoso específico para este colectivo sobre cláusulas de igualdad de trato y no discriminación; acceso al empleo; planificación y promoción profesional; formación; sensibilización y lenguaje; entornos laborales diversos, seguros e inclusivos; permisos y beneficios sociales; así como régimen disciplinario.

Para todo ello en 2025 se ha **constituido un Comisión Negociadora por la no discriminación de las personas LGTBI**.

Incentivos y beneficios sociales

- **Programa de diagnóstico de la apnea obstructiva del sueño (AOS).** Programa de promoción de la salud dirigido al diagnóstico de la apnea obstructiva del sueño mediante la realización de una poligrafía respiratoria domiciliaria.
- **Programa de apoyo psicológico** a la persona trabajadora y familiares directos convivientes (APE). Ofrece un soporte emocional, mental y social, y facilita consejos prácticos y soluciones que ayuden a la persona a afrontar los desafíos de la vida diaria (laborales, personales y/o familiares). Los destinatarios son todas las personas trabajadoras y sus familiares directos convivientes.
- **Programa para la promoción de la nutrición saludable, ejercicio físico y control de alteraciones metabólicas.** Programa de promoción de la salud consistente en proporcionar la información, el consejo sanitario, los medios y la supervisión necesarios para que se puedan conseguir unos hábitos nutricionales adecuados y un compromiso con la realización de actividad física.

- **Programa de detección del deterioro cognitivo leve.** Programa de promoción de la salud consistente en detectar de manera temprana alteraciones cognitivas (memoria, atención, etc.) compatibles con el deterioro cognitivo leve.
- Los desarrollados del **acuerdo de política social** de 12 de diciembre de 2023, como ayuda por nacimiento de hijos/as.
- Nuevas que se puedan conceder en el III Convenio Colectivo de Adif.

Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores

- Cumplimiento de las medidas de conciliación recogidas en la normativa laboral vigente.
- Ampliación de licencias según el II Convenio Colectivo por muerte, enfermedad intervención quirúrgica o nacimiento.
- Excedencia de hasta tres años para atender a familias hasta el segundo grado de consanguinidad.
- Licencia por reproducción asistida.
- Elaboración y Aplicación del Protocolo General de Prevención de Riesgos Laborales (P.G.-P.R.L. 03) Medidas preventivas de protección de la maternidad.
- Elaboración y Difusión de la Nota informativa de Prevención sobre NI 02 – Gestación y Lactancia Natural, recogida dentro del Procedimiento Operativo de Prevención n.º 17: Guía informativa en prevención de riesgos laborales.
- Horario flexible de entrada, de 7 a 9:30 h.
- Cierre de jornada a las 18:00 horas.
- Nuevos permisos y medidas que se puedan acordar en el III Convenio Colectivo de Adif.

Integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad

Las **principales acciones en materia de accesibilidad e inclusión de las personas con discapacidad** se destacan a continuación:

- Acciones de **formación y sensibilización** sobre trato adecuado a personas con discapacidad, dirigidas a toda la plantilla.
- Acciones de **formación y sensibilización específicas** para responsables y personas del entorno laboral de este colectivo.
- Difusión y Aplicación de la **Guía técnica de Prevención de Riesgos Laborales n.º 5: "Guía de inclusión de personas con diversidad funcional"**. Su objetivo fomentar la normalización de la presencia de personas con diversidad funcional en los equipos de trabajo. Contiene pautas simples de actuación y trato en relación con la diversidad funcional para evitar, en lo posible, malentendidos y problemas de índole psicosocial o interpersonal en los distintos departamentos y equipos de trabajo.
- Difusión y Aplicación del **Protocolo General de Prevención de Riesgos Laborales n.º 6: "Inclusión laboral de personas trabajadoras con discapacidad reconocida."** (PG-PRL-06). Cuyo objeto es definir la secuencia de actuaciones necesarias a realizar por la empresa para garantizar un correcto proceso de inclusión laboral de las personas con discapacidad reconocida.

- Reconocimiento a todo el trabajo anterior con la recepción del **Premio a la mejor acción en Promoción de la Salud en el Trabajo**, en la **categoría de trabajo inclusivo para personas con discapacidad**, en el X Encuentro de la Red de Empresas Saludables.
- Curso de **formación y sensibilización** respecto al derecho laboral de **desconexión digital**.

Conciliación y desconexión laboral

Para garantizar una gestión eficiente del personal y mitigar los riesgos asociados a la plantilla, se han implementado las siguientes **medidas**:

- La **jubilación parcial** es una herramienta de gestión sostenible porque está legalmente vinculada a la sustitución obligatoria por un nuevo empleado, lo que propicia la reducción del desempleo.
- El **Trabajo a Distancia, TAD**, facilita la conciliación familiar y contribuye a la mejora del medio ambiente al evitar desplazamientos.
- La **movilidad geográfica y funcional** propicia el acercamiento familiar y el desarrollo profesional.

Prevención de Riesgos Laborales¹⁷⁵

La **identificación de peligros y evaluación de los riesgos laborales** de todos los puestos de trabajo o actividades que se realizan en el ámbito de Adif se realiza a través de la denominada **"evaluación de riesgos"** (inicial o periódica –revisión de ésta–), cuyo proceso es regulado internamente.

Además, el proceso de identificación de peligros y evaluación de riesgos es complementado con un proceso continuo de identificación y evaluación a través de varios **instrumentos de control preventivo** establecidos, tales como:

- Auditorías internas.
- Inspecciones de Condiciones de Trabajo, y Visitas de Comprobación y Chequeo.
- Partes de Información de Riesgos (PIR) y Partes de Gestión de Riesgos (PGR).
- Informes de investigación accidentes e incidentes.

En este sentido, las acciones para hacer frente a los riesgos inaceptables nunca serán oportunidades de mejora, sino acciones preventivas y correctivas para lograr disminuir el nivel de riesgo existente hasta un nivel de riesgo aceptable.

Cuando el riesgo esté en este nivel aceptable, toda acción emprendida para disminuirlo aún más, e incluso para llegar a eliminar sus fuentes, se considerará una oportunidad de mejora. Normalmente, si las medidas preventivas que se establecen en el plan de acciones tras la evaluación de riesgos y oportunidades son realmente proactivas, y no sólo reactivas, éstas ya podrán ser consideradas como acciones para lograr las oportunidades que se buscan.

En el año 2025, Adif y Adif AV han culminado el proceso, iniciado en enero de 2022, de **implantación de la aplicación SÍGAME**, la **solución digital** diseñada para gestionar, de manera centralizada e integrada, el **seguimiento de las acciones preventivas y correctoras en materia de Prevención de Riesgos Laborales**. Con la plena implantación de esta herramienta, Adif y Adif AV refuerzan su compromiso con la mejora continua de la

¹⁷⁵ Contenido vinculado al PE2030, Pilar Seguridad, Objetivo 4 (**PSEG-OE4**) y Objetivo 5 (**PSEG-OE5**).

gestión preventiva y con la digitalización de los procesos al servicio de la seguridad y la salud laboral.

En diciembre de 2025 se ha introducido en el Sistema de Gestión de SST un nuevo documento denominado Protocolo General de PRL n.º 1 (PG-PRL-01): "Elaboración, implantación y revisión de Planes/Medidas de Emergencia". Este Protocolo regula la elaboración, implantación, comprobación de la eficacia y revisión de Planes y Medidas de Emergencia en aquellos centros de trabajo de Adif y Adif AV que no disponen de Plan de Autoprotección.

Las **principales actuaciones en materia de Prevención de Riesgos Laborales** para las personas trabajadoras de Adif durante 2025 son las que siguen:

- **Horas de formación:** 95.051.
- **Vigilancia de la Salud:** 2.292.
- **Reconocimientos psicofísicos:** 3.842.
- **Reuniones Comités de Seguridad y Salud:** 305.
- **Visitas de auditoría:** 19.

Desde el punto de vista de la formación, existe un Plan con seguimiento propio que es el Plan de Accidentabilidad, que incluye las materias de Protección y Seguridad y Salud y Prevención:

Tipo de formaciones en Seguridad y Salud Laboral	
Salud y Prevención:	Protección y Seguridad:
ESPECIFICOS SALUD Y PREVENCIÓN.	FORMACIÓN PERSONAL PROTECCIÓN Y SEGURIDAD
RIESGOS ESPECÍFICOS HABILITACIONES.	
FORMACIÓN OTROS RIESGOS ESPECÍFICOS.	ESPECIFICOS PROTECCION Y SEGURIDAD
ACTUALIZACIÓN TÉCNICOS DE PREVENCIÓN.	
GESTIÓN DE PREVENCIÓN.	GESTION DE EMERGENCIAS
JORNADAS INFORMATIVAS PERSONAL DE ESTRUCTURA	PLANES DE AUTOPROTECCION
PLANES Y MEDIDAS DE EMERGENCIA	PROTECCION CIVIL Y SEGURIDAD
PRIMEROS AUXILIOS	PROTECCION CONTRA INCENDIOS
PRL P. ESTRUCTURA, MM. II. Y CUADROS	SEGURIDAD EN TUNELES
RIESGOS ESPECÍFICOS POR ESPECIALIDADES	SIMULACROS

Porcentaje de personas empleadas formadas sobre salud y seguridad en el trabajo

	Ejercicio 2023		Ejercicio 2024		Ejercicio 2025	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
% de personas empleadas formadas sobre salud y seguridad en el trabajo	34,54	39,98	33,44	35,42	46,67	44,22
Horas de formación sobre salud y seguridad en el trabajo	101.108	19.885	73.849	14.223	79.782	15.081

El Sistema de Gestión de Prevención de Adif y de Adif AV está sometido a la preceptiva auditoría reglamentaria (Real Decreto 39/1997), que se realiza con la periodicidad que marca la Ley (cada 4 años en el caso de Adif).

El Sistema de Gestión de SST de Adif y Adif AV se somete cada año a un proceso de auditoría externa (con el ciclo trienal: renovación – 1er seguimiento – 2.º seguimiento) de certificación voluntaria según la norma **UNE-EN ISO 45001:2023**.

Auditoría Interna del Sistema de Gestión de SST

La auditoría interna del Sistema de Gestión de SST es un proceso sistemático, independiente y documentado para obtener —de forma independiente— evidencias y evaluarlas de manera objetiva con el fin de determinar el grado de cumplimiento de los “criterios de auditoría”.

Los requisitos de los auditores y de la ejecución y documentación de la auditoría interna del Sistema de Gestión de SST se regulan en el procedimiento PSG-SST-03: “Auditoría Interna del Sistema de Gestión de SST”.

Organización y gestión directiva (Gestión de Personas)

Planes de Desarrollo Individual

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

Desde 2023, se incorpora al cuestionario de desempeño el apartado Adif 5+5, relativo al decálogo del proyecto de Cambio Cultural, que evalúa en qué medida la persona evaluada encarna fielmente los principios y reflexiones de este, así como sus fortalezas y áreas de mejora en este ámbito. Este valor se presenta de manera separada y no se tiene en cuenta para el cálculo del desempeño global.

Gestión del talento

Para garantizar una gestión eficiente del talento y mitigar los riesgos asociados a la plantilla, se han implementado las siguientes **medidas**:

- **Gestión del riesgo de insuficiencia de plantilla y desequilibrios internos:** Se publican convocatorias de ingreso con carácter indefinido en aquellas categorías y puestos donde se identifica una mayor necesidad, en coordinación con los procesos de movilidad interna por convocatoria, que permiten redistribuir geográfica y funcionalmente la fuerza de trabajo existente.
- **Mitigación del riesgo de envejecimiento de la plantilla:** Se planifican anualmente procesos de jubilación parcial mediante la celebración de contratos de relevo de carácter indefinido, facilitando la salida progresiva de personas empleadas próximas a la edad de jubilación ordinaria. Esto impulsa el relevo generacional y permite una transferencia de conocimiento gradual y estructurada.
- **Equilibrio entre renovación y estabilidad de la plantilla:** Para evitar impactos negativos en la disponibilidad de personal, se limita el número de jubilaciones parciales autorizadas, asegurando que la Entidad continúe generando incrementos netos de plantilla de forma sistemática.

Programas y recursos para impulsar el cambio cultural

Programa de Coaching interno

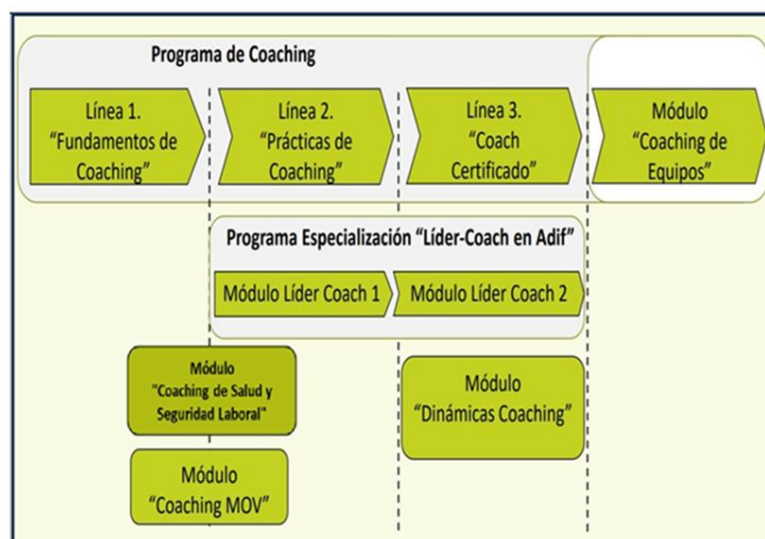
El programa de *Coaching* interno en Adif y Adif AV surgió en 2015 cuando la Dirección General de Gestión de Personas puso en marcha una actividad innovadora en materia de desarrollo del talento para potenciar el aprendizaje y el crecimiento de los profesionales a través de conversaciones entre compañeros (*Coaching* entre Pares). A través de esa iniciativa se puso de manifiesto la potencia de la metodología del *Coaching*, como forma de conversación entre personas y como palanca de transformación de las relaciones humanas. Esta iniciativa fue evolucionando hasta convertirse en una pieza clave del Modelo de Liderazgo Gestión Directiva 3C, favoreciendo la proactividad, la responsabilidad y el compromiso con uno mismo y con la organización.

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

Además, el programa de *Coaching* está alineado con el Plan Estratégico 2030, como parte del Programa de Impulso del Liderazgo y Reconocimiento del Talento en Adif y Adif AV, contribuyendo a modificar hábitos y procesos que fomentan la transformación cultural de la Entidad. Hasta la fecha, son más de 200 personas las que han pasado por el programa en sus diferentes fases. Se han realizado hasta la fecha 113 procesos individuales de *Coaching* ejecutivo y 15 iniciativas de intraemprendimiento. Hay 26 *coaches* internos certificados en 2025.

Ya hay 11 *coaches* internos certificados en *Coaching* de Equipos; se han finalizado 9 procesos de *coaching* a equipos.

Estructura del programa completo:



Formación

Las principales medidas contempladas en el Plan de Formación de Adif AV son:

- Plan de Relevo Generacional (entradas a través de OEP).

- Catálogo formativo amplio.
- Comunicación a través del Espacio 365.
- Comunicación y Experiencia empleado.
- Programas de transmisión de experiencias.

3.1.4. Metas relacionadas con la gestión de incidencias negativas de importancia relativa, el impulso de incidencias positivas y la gestión de riesgos y oportunidades de importancia relativa (S1-5)

Relaciones Laborales

Los principales objetivos planteados en términos de relaciones laborales para los próximos ejercicios son los siguientes:

- Negociación del III Convenio Colectivo de Adif y del nuevo Protocolo frente al acoso y violencia contra las personas LGTBI.
- Mantener el diálogo constante con la Representación legal de las personas trabajadoras.
- Mantener la paz social en la Entidad reduciendo la conflictividad que pudieran surgir.
- Transparencia informativa, a través de las publicaciones de información sobre negociación y conflictividad que afecta a las personas trabajadoras.
- Presentación y puesta en marcha de la red de mujeres de Adif y Adif AV.
- Implementación de nuevas acciones de sensibilización y buenas prácticas en diversidad e inclusión (LGTBI, generacional, funcional, contra el estigma VIH, etc.).
- Desarrollo de nuevas iniciativas en igualdad de género, conciliación e inclusión.
- Participación en el Grupo Empresa Saludable. Seguimiento de los planes sobre buenas prácticas empresariales en promoción de la salud en el trabajo.
- Velar por el cumplimiento de la normativa vigente y su adecuación a los cambios legislativos generales

Organización y gestión directiva (Gestión de Personas)

En materia de organización y gestión directiva, las principales metas planteadas por Adif son las siguientes:

- **Plan de Transferencia Anual del Conocimiento** en él se identifican puestos clave/personas y se priorizan las actuaciones en función de la edad de jubilación.

La iniciativa se apoya en la Ficha de proceso ADIF-PR-106-003-001 de Gestión del Conocimiento cuyo objeto es establecer las actividades que contribuyan a gestionar el conocimiento en Adif y Adif AV, promoviendo su generación y transferencia para garantizar un traspaso de conocimiento, evitando el riesgo de pérdida de conocimiento crítico, para asegurar la continuidad de las líneas de acción de nuestra Entidad.

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

- A lo largo del año, se desarrollan los **Planes de Transferencia Individuales** que aseguran una óptima planificación del proceso de transferencia de conocimiento complementados con procesos de *mentoring* entre personas que desempeñan puestos clave y participantes de los banquillos de talento experto.
- Se ha continuado con el trabajo de los **Centros de Desarrollo de Competencias y del Potencial** a profesionales de Adif de un colectivo de profesionales de la Estructura de Dirección y Estructura de Apoyo, para garantizar el adecuado relevo generacional de ocupantes de puestos clave y la identificación de talento interno. En 2025 se han realizado sesiones de desarrollo de competencias para las líneas de talento experto (24 personas), talento joven (39 personas) y talento mujer (42 personas).

Conciliación y desconexión laboral

En materia de conciliación y desconexión laboral, las principales metas planteadas por Adif son las siguientes:

- **Publicación de convocatorias** generales de ámbito estatal, al amparo del nuevo modelo establecido en el **Acuerdo de “Norma Marco de movilidad voluntaria para la cobertura de puestos con carácter definitivo a través de concurso”**. Con estos procesos de movilidad se pretende alinear las necesidades de los diferentes centros de trabajo con los perfiles de las personas trabajadoras de la entidad, siendo además obligatoria su ejecución para ubicar definitivamente a las personas de nuevo ingreso.
- Publicación de una **nueva Circular de jubilación parcial** para contribuir al necesario rejuvenecimiento de la plantilla y garantizar la transmisión del conocimiento a las nuevas incorporaciones.
- Realización de los correspondientes procesos masivos de adjudicación y contratación de la **Oferta de Empleo Anual**.

Prevención de Riesgos Laborales

En materia de prevención de riesgos laborales, las principales metas planteadas por Adif son las siguientes:

- **V Plan de Accidentabilidad Cero:** Horizonte 2030.
- **Planificación anual de Actividad Preventiva** – Programación anual del Servicio de Prevención, año 2026.
- **Reducción de los objetivos de accidentabilidad laboral** (índices) para el período 2025-2027.
- Se continuará con el Proyecto de automatización y gestión centralizada de la **Coordinación de Actividades Empresariales** (CAE). Esta implantación permitirá, a las empresas contratistas, subcontratistas, autónomos y concurrentes –(excepto obras de construcción), desarrollar un modelo de gestión de la CAE basado en la automatización, de manera centralizada e integrada en toda la Entidad.
- **La consideración del cambio climático como un elemento más en el contexto estratégico de la organización.** La intención es garantizar que las cuestiones relativas al cambio climático sean consideradas por la organización para determinar si se trata de una cuestión pertinente y si hay requisitos de partes interesadas pertinentes, de forma que se incorporen a la planificación de su sistema de gestión

y a la identificación de los riesgos y oportunidades asociados, etc. Los patrones climáticos cambiantes tienen notables repercusiones en el mundo del trabajo, afectando en particular a la seguridad y la salud de las personas trabajadoras.

Formación

En materia de formación, las principales metas planteadas por Adif son las siguientes:

- **Programa de Transferencia del Conocimiento:** identificación de puestos clave/personas y priorización de las actuaciones en función de edad de jubilación.
- Búsqueda y **selección de las personas con potencial** de desarrollo, establecimiento del **Plan de transferencia de conocimiento anual para puestos y personas clave** y continuación de **Programas transversales de transferencia de conocimiento anual** (Dejando huella, Adif en Primera Persona, Experiencias de Éxito, etc.).
- **Ampliación formación en diversidad.**

3.1.5. Características de los asalariados de la empresa (S1-6)

Número de personas empleadas a cierre por sexo

	Ejercicio 2023		Ejercicio 2024		Ejercicio 2025	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Hombres	10.398	81,20	10.740	79,98	10.866	78,90
Mujeres	2.408	18,80	2.689	20,02	2.906	21,10
Total	12.806	100	13.429	100	13.772	100

Número de personas asalariadas a cierre por sexo ¹⁷⁶

	Mujeres			Hombres			Total		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Nº de asalariados	2.408	2.689	2.906	10.398	10.740	10.866	12.806	13.429	13.772
Nº de asalariados indefinidos	2.362	2.645	2.893	10.210	10.584	10.698	12.572	13.229	13.591
%	18,78	19,99	21,29	81,22	80,01	78,71	100,00	100,00	100,00
Nº de asalariados temporales	46	45	13	188	155	168	234	200	181
%	19,81	22,26	7,18	80,19	77,74	92,82	100,00	100,00	100,00
Nº de asalariados de horas no garantizadas	51	39	13	206	157	169	257	196	182
%	20,02	20,02	7,14	79,98	79,98	92,86	100,00	100,00	100,00
Nº de asalariados a tiempo completo	2.226	2.505	2.716	9.086	9.441	9.439	11.312	11.946	12.155

¹⁷⁶ No se muestra en la tabla el número de asalariados identificados como "otros", ya que este número es cero.

	Mujeres			Hombres			Total		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
%	19,67	20,97	22,34	80,33	79,03	77,66	100,00	100,00	100,00
Nº de asalariados a tiempo parcial	131	145	177	1.106	1.142	1.258	1.237	1.287	1.435
%	10,59	11,24	12,33	89,41	88,76	87,67	100,00	100,00	100,00

Número de personas asalariadas por país

	2023	2024	2025
España	12.625	13.249	13.601
Arabia Saudí	178	178	169
Bélgica	1	0	0
Francia	2	2	2
Otros	0	0	0
Total	12.806	13.429	13.772

En el año 2025, hay un total de **839 personas** asalariadas que han dejado la Entidad.

La **tasa de rotación** de plantilla es **6,37%**¹⁷⁷.

A continuación, se aporta información necesaria para comprender los datos (asalariados). Los contratos temporales que se realizan en Adif pueden ser de estos tipos:

- Por sustitución de persona trabajadora.
- Contratos al amparo del Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia, autorizados expresamente por el Ministerio de Hacienda.
- Contrataciones realizadas por la sucursal Adif KSA en Arabia.

Los empleados a tiempo parcial son los adscritos a Jubilación Parcial.

A nivel internacional, hay **7 Mujeres entre los 169 empleados de Adif con residencia en Arabia Saudí**.

Hay **1 Mujer entre los 2 empleados de Adif con residencia en Francia (Paris)**.

Número de personas empleadas a cierre por categoría profesional

	Ejercicio 2023		Ejercicio 2024		Ejercicio 2025	
	N.º	%	N.º	%	N.º	%
Estructura de Dirección	879	6,86	884	6,58	879	6,38
Estructura de Apoyo	1.247	9,74	1.243	9,26	1.366	9,92

¹⁷⁷ Las personas trabajadoras del Consorcio Adif-KSA no están incluidas.

	Ejercicio 2023		Ejercicio 2024		Ejercicio 2025	
	N.º	%	N.º	%	N.º	%
Personal operativo y Mandos Intermedios	10.680	83,40	11.302	84,16	11.527	83,70
Total	12.806	100	13.429	100	13.772	100

Rotación de la plantilla¹⁷⁸

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Tasa de rotación de la plantilla	9,23	6,92	6,37
Tasa de rotación de directivos	1,94	5,83	5,06

Número de personas empleadas a cierre por tipo de contrato y jornada

	Ejercicio 2023		Ejercicio 2024		Ejercicio 2025	
	N.º	%	N.º	%	N.º	%
Contratos indefinidos	12.572	98,17	13.229	98,51	13.591	98,68
Contratos temporales ¹⁰	234	1,83	200	1,49	181	1,31
Total	12.806	100	13.429	100	13.772	100
Contratos a tiempo completo	11.312	88,33	11.946	88,96	12.155	88,26
Contratos a tiempo parcial	1.237	9,66	1.287	9,58	1.435	10,41
Otros (contratos por obra, en prácticas, etc.)	257	2,01	196	1,46	182	1,32
Total	12.806	100	13.429	100	13.772	100

Información relativa a las personas empleadas (antigüedad)¹¹

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Entre 0 y 11 años	4.845	6.263	7.383
Entre 12 y 19 años	1.438	1.351	1.315
Entre 20 y 27 años	244	324	349
Entre 28 y 35 años	727	472	221
Más de 35 años	5.552	5.020	4.504
Total	12.806	13.429	13.772

Personas empleadas que han obtenido la jubilación parcial por edad

	Ejercicio 2023		Ejercicio 2024		Ejercicio 2025	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
<63 años	637	51,50	98	7,61	221	15,40
>63 años	600	48,50	1.189	92,39	1.214	84,60
Total	1.237	100	1.287	100	1.435	100

¹⁷⁸ Para el cálculo de la tasa de rotación de plantilla no se tienen en cuenta las personas trabajadoras del consorcio Adif-KSA. (sólo aplica a Adif)

Personas empleadas que han obtenido la jubilación parcial por categoría profesional

	Ejercicio 2023		Ejercicio 2024		Ejercicio 2025	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Estructura de Dirección	35	2,83	47	3,65	52	3,62
Estructura de Apoyo	63	5,09	62	4,82	68	4,74
Personal Operativo y Mandos Intermedios	1.139	92,08	1.178	91,53	1.315	91,64
Total	1.237	100	1.287	100	1.435	100

Indicadores Oferta de Empleo Público

	2023	2024	2025
Nuevos empleados (OEP)	1.327	1.554	1.229
Nuevos empleados (OEP) con cupo de discapacidad	59	64	81

A continuación, se muestran los datos relativos a los promedios anuales de contratos por ejercicio fiscal, desglosado por su tipología y por sexo, edad y categoría profesional, teniendo en cuenta todos los contratos activos durante 2023, 2024 y 2025, respectivamente, en Adif:

Promedio de personas empleadas por tipo de contrato y jornada

		Ejercicio 2025 ¹⁷⁹					
		< 51 años		>= 51 años		Total	
		Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
Personal Operativo	Fijo	3795,66	1.024,67	2.494,25	403,08	6.289,92	1.427,75
	Fijo a tiempo Parcial	-	-	717,33	72,25	717,33	72,25
	Temporal	24,33	3,75	1,33	0,83	25,67	4,58
	Temporal a tiempo Parcial	-	-	-	-	-	-
Mandos Intermedios	Fijo	674,58	344,67	972,25	195,17	1.646,83	539,83
	Fijo a tiempo Parcial	-	-	246,83	49,17	246,83	49,17
	Temporal	-	0,50	-	-	-	0,50
	Temporal a tiempo Parcial	-	-	-	-	-	-
Estructura de Apoyo	Fijo	497,83	262,33	323,83	121,00	821,67	383,33
	Fijo a tiempo Parcial	-	-	46,75	8,50	46,75	8,50
	Temporal	4,58	4,83	-	-	4,58	4,83
	Temporal a tiempo Parcial	-	-	-	-	-	-
Estructura de Dirección	Fijo	194,92	101,58	411,00	116,58	605,92	218,17
	Fijo a tiempo Parcial	-	-	38,75	7,33	38,75	7,33
	Temporal	-	-	-	-	-	-
	Temporal a tiempo Parcial	-	-	-	-	-	-
TOTAL		5.191,92	1.742,33	5.252,33	973,92	10.444,25	2.716,25

¹⁷⁹ No se tienen en cuenta las personas trabajadoras del consorcio Adif-KSA. (sólo aplica a Adif)

		Ejercicio 2023 ¹⁸¹					
		<51 años		≥51 años		Total	
		Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Personal Operativo	Fijo	2.783,58	780,58	3.208,67	410,92	5.992,25	1.191,50
	Fijo a tiempo parcial	-	-	731,33	76,00	731,33	76,00
	Temporal	44,08		8,25	2,42-	46,50	8,25
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	-	-
Mandos Intermedios	Fijo	435,58	215,75	1.229,50	219,67	1.665,08	435,42
	Fijo a tiempo parcial	-	-	282,25	35,67	282,25	35,67
	Temporal	1,75	1,00	-	-	1,75	1,00
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	-	-
Estructura de Apoyo	Fijo	402,33	232,33	324,08	96,75	726,42	329,08
	Fijo a tiempo parcial	-	-	56,67	12,33	56,67	12,33
	Temporal	8,42	4,75	-	-	8,42	4,75

¹⁸¹ No se tienen en cuenta las personas trabajadoras del consorcio Adif-KSA. (sólo aplica a Adif)

		Ejercicio 2023 ¹⁸¹					
		<51 años		≥51 años		Total	
		Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	-	-
	Fijo	200,50	112,50	421,67	95,50	622,17	208,00
Estructura de Dirección	Fijo a tiempo parcial	-	-	25,75	5,75	25,75	5,75
	Temporal	-	-	-	-	-	-
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	-	-
Total		3.876,25	1.355,17	6.282,33	952,58	10.158,58	2.307,75

3.1.6. Cobertura de la negociación colectiva y diálogo social (S1-8)

Adif presenta un total de 1.032 empleados fuera del Convenio Colectivo de un total de 13.772 empleados.

Empleados cubiertos por convenio colectivo por país (%)

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
España	93,14%	93,41	93,61
Arabia Saudí	6,18%	5,06%	3,55%
Bélgica	100%	0,00%	0,00%
Francia	100%	100%	100%
TOTAL	91,93%	93,25%	92,51%

En este sentido, el acuerdo de referencia en Adif AV es el [II Convenio Colectivo Adif y Adif AV](#), si bien se está negociando el III CC de Adif.

Personas trabajadoras fuera de Convenio:

- **Categoría profesional Estructura de Dirección:** 879 personas trabajadoras (incluye los puestos de Jefatura, Jefatura de Área, Gerencia de Área, Subdirección y Dirección).
- **Consorcio Adif-KSA:** 153 personas trabajadoras.

3.1.7. Parámetros de diversidad (S1-9)

Número de asalariados en los órganos de Alta Dirección

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Mujeres	3	4	2
% del total en el nivel de Alta Dirección	30,00	40,00	33,33
Hombres	7	6	4
% del total en el nivel de Alta Dirección	70,00	60,00	66,67
Otro género	-	-	-
% del total en el nivel de Alta Dirección	%	%	%
Sin datos	-	-	-

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
% del total en el nivel de Alta Dirección	%	%	%
Total	10	10	6

Se considera Alta Dirección a las personas que forman parte del Comité de Dirección de la Entidad.

Por otro lado, en lo que respecta a la plantilla de Adif, el desglose de asalariados según franjas de edad es el siguiente:

Número de asalariados por franjas de edad

	Ejercicio 2023 ¹⁸²	Ejercicio 2024 ¹⁸³	Ejercicio 2025
Menores de 30 años	829	936	1.008
% de asalariados menores de 30 años	6,47%	6,97	7,32%
Entre 30 y 50 años	5.030	6.103	6.855
% de asalariados entre 30 y 50 años	39,28%	45,45	49,78%
Mayores de 50 años	6.947	6.390	5.909
% de asalariados mayores de 50 años	54,25%	47,58	42,90%
Total	12.806	13.429	13.772

Avances en Igualdad en Adif

Adif continúa fortaleciendo su compromiso con la igualdad de género mediante diversas iniciativas clave.

- **Negociación del III Plan de Igualdad de Adif.** La negociación del III Plan de Igualdad sigue en curso, lo que ha retrasado la implementación de mejoras derivadas del diagnóstico y la auditoría retributiva del borrador del Plan de Igualdad. Sin embargo, se han definido nuevos indicadores de igualdad y revisado alguno de los existentes tras su análisis en la Comisión de Igualdad.
- **Próximo lanzamiento de la Red de Mujeres:** en el primer trimestre de 2025 se estrenó la Red de Mujeres de Adif y Adif AV, tras su fase de diseño y establecimiento del modelo de gobernanza. Este espacio promueve el desarrollo profesional femenino dentro de la organización.
- **Impulso al liderazgo femenino y reconocimientos:** un año más se han revalidado los sellos *Empowering Women`s Talent y Diversity Leading Company*, y se ha consolidado el nivel avanzado en la herramienta de medición de brecha de género del programa *Target Gender Equality*.

Asimismo, en **Composición de Tribunales** se ha alcanzado la paridad absoluta, con una representación de 12 hombres y 12 mujeres.

¹⁸² Se actualizan los datos por haber indicado datos erróneos en IG 2024 Adif. Se reportaban nº personas trabajadoras <35 años.

¹⁸³ Se actualizan los datos por haber indicado datos erróneos en IG 2024 Adif. Se reportaban nº personas trabajadoras entre 36 y 50 años de edad.

En cuanto al **registro retributivo**, se **analizan las brechas salariales superiores al 25%**, llegando a la conclusión de que las existentes (solo **5 casos en 2025**) se deben a que el número de mujeres es muy inferior al de hombres en las categorías y colectivos detectados, por lo que cualquier circunstancia/incidencia que afecte al colectivo de mujeres tiene un impacto muy significativo en la brecha salarial (situaciones retributivas puntuales, antigüedad, realización de excesos de jornada...). En la Comisión Negociadora del Plan de Igualdad se analizan las medidas pertinentes para intentar eliminar dichas brechas.

En las bases de la Oferta de Empleo Público, en el baremo de méritos se ha recogido que, en caso de empate de puntos, uno de los criterios que se aplicará es "pertenecer al género subrepresentado en la categoría profesional en la que se trate".

Iniciativas/eventos a nivel nacional e internacional a favor de la igualdad de género.

Participación del **Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MTMS)** y **Presidente/Presidenta Adif y Adif AV**.

Principales iniciativas y eventos
Asistencia al <i>Women's Talentday 2025</i> y al <i>Diversity Day 2025</i> , con recogida de los distintivos <i>Empowering Women's Talent</i> y <i>Diversity Leading Company</i> .
Participación activa en el proyecto "Niñas al tren de la ciencia y la tecnología" de la Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE) y el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades. Debates con intervención de ingenieras de Adif y estudiantes de Enseñanza Secundaria, así como testimonio de mujeres profesionales de Adif en vídeos y podcast del proyecto.
Consolidación del nivel avanzado en la herramienta de medición de brecha de género del programa <i>Target Gender Equality</i> .
Aportación de información al estudio de la FFE "Mujeres en el ferrocarril. Informe 2025"
Asistencia a las reuniones convocadas por el organismo europeo <i>Women in Transport</i> y su Plataforma por el cambio.
Asistencia a actos institucionales del Ministerio de Igualdad con motivo del 8M y a eventos organizados por CEDEX e Ineco.
Participación en la IV Edición del Programa 4º ESO + Empresa de la Comunidad de Madrid, que ha permitido el acercamiento de la realidad laboral a 24 estudiantes (chicas y chicos) de 13 centros educativos de la Comunidad de Madrid.
Exposiciones en el Programa Estación Abierta a favor de la igualdad de género y de la no discriminación en estaciones de Adif.

3.1.8. Salarios adecuados (S1-10)

Tal y como se expone en la siguiente tabla, todos los asalariados perciben un salario adecuado, de conformidad con los índices de referencia aplicables

Salario adecuado

País	Salario Adecuado (Moneda Local)	Porcentaje de Empleados por Debajo del Salario de Referencia (%)
España	16.576 Euros/año	0
Arabia Saudí	48.000 Ryales brutos/año	0
Francia	21 622 Euros/año	0

3.1.9. Protección social (S1-11)

Todas las personas trabajadoras de Adif tienen protección en caso de enfermedad.

Además, durante el año 2025, se han realizado **3.313 campañas de promoción de la salud**, en las cuales **2.159 han participado hombres y en 1.154 mujeres**, como la campaña de salud ginecológica, la campaña de detección de cáncer de útero, la campaña de prevención del riesgo cardiovascular, la campaña de prevención del cáncer colorrectal, la campaña de salud ocular, la campaña de prevención de la osteoporosis, la campaña de prevención del cáncer de próstata o la campaña de detección precoz del melanoma.

Del mismo modo, todas las personas trabajadoras tienen protección en caso de desempleo, en cumplimiento de la legislación vigente, además de los beneficios sociales que se tramitan en la Comisión de Política Social y los complementos que se abonan a las bajas de larga duración en dicha Comisión. Así como protección en caso de accidente de trabajo y discapacidad adquirida.

Los datos, a cierre de 2025, del **n.º de Incapacidad Permanente Temporal (IPT), Incapacidad Permanente Absoluta (IPA) y fallecimientos** en Adif son:

- IPT. Hombres 1, mujeres 1.
- IPA. Hombres 2, mujeres 0.
- Fallecimientos. Hombres 21, mujeres 1.

Por otro lado, toda la plantilla de Adif tiene una protección en caso de permiso parental, de acuerdo a lo señalado en el Estatuto de los Trabajadores (ET).

En 2025 el **número de permisos por parto y crianza** (maternidad, paternidad y parental) ha sido de **363 hombres y 120 mujeres**.

Por último, todas las personas trabajadoras tienen protección en caso de jubilación y jubilación anticipada.

En este caso, durante el 2025, se han producido las siguientes **jubilaciones**:

- **637 jubilaciones**: 570 hombres y 67 mujeres.
- **540 prejubilaciones** (jubilaciones parciales): 480 hombres y 60 mujeres.
- **97 jubilaciones voluntarias**: 90 hombres y 7 mujeres.

3.1.10. Personas con discapacidad (S1-12)

Adif presenta un **total del 4,12% de empleados con discapacidad**¹⁸⁴ tal y como se muestra en la siguiente tabla:

¹⁸⁴ No incluye al personal de KSA (proyecto Haramain) porque no están integrados en el sistema SAP_HR.

Personas trabajadoras con Discapacidad¹⁸⁵

	Total plantilla		(Hombres)		(Mujeres)		(Total)	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
N.º empleados	13.271	13.619	345	375	158	186	503	561
% empleados	100	100	69	66,84	31,41	33,16	3,79	4,12

Los datos provienen de las personas trabajadoras registradas en la aplicación SAP que tienen reconocido un grado de discapacidad.

3.1.11. Parámetros de formación y desarrollo de capacidades (S1-13)

Formación

Número medio de horas de formación

	Mujeres			Hombres			Total		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Nº medio de horas de formación por asalariado y/o no asalariados	156	102	111,00	132	94	102	136	96	104

Horas de formación de empleados en temas ASG

	Ejercicio 2023		Ejercicio 2024		Ejercicio 2025	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Horas de formación en temática ASG	5.701	1.884	5.135	2.667	2.226	939
Nº de empleados formados en ASG	1.029	401	1.381	513	927	350
Horas de formación en materia de igualdad, conciliación, diversidad e inclusión	9.667	2.949	8.866	3.669	5.088	2.293
Nº de empleados formados en igualdad, conciliación, diversidad e inclusión	1.181	448	1.255	509	1.953	864
Nº de empleados formados en ética	975	290	1.032	377	847	322

Horas de formación por categoría profesional¹⁸⁶

	Ejercicio 2023		Ejercicio 2024		Ejercicio 2025	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Estructura de Dirección	24.297	9.960	21.510	10.364	15.021	6.705

¹⁸⁵ No incluye al personal de KSA (proyecto Haramain) porque no están integrados en el sistema SAP_HR.

¹⁸⁶ Contenido vinculado al indicador **GRI 404-3**: Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional

Estructura de Apoyo	72.806	23.382	66.913	25.671	58.852	17.988
Mandos Intermedios	80.000	23.740	110.949	34.061	89.737	32.929
Personal Operativo	1.170.658	312.236	797.753	201.329	924.107	250.848
Total	1.347.761	369.318	997.124	271.424	1.087.717	308.470

Media de horas de formación al año por empleado¹⁸⁷

	Ejercicio 2023		Ejercicio 2024		Ejercicio 2025	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Estructura de Dirección	39,57	49,80	33,19	45,86	23,54	30,62
Estructura de Apoyo	90,44	67,38	75,86	64,34	67,03	44,86
Mandos Intermedios	40,69	50,94	57,73	64,27	46,50	56,00
Personal Operativo	170,82	231,63	112,01	133,33	128,15	159,67
Total (media de horas)	131,64	156,42	94,30	101,85	102,07	111,00

Número de empleados formados¹⁸⁸

	Ejercicio 2023		Ejercicio 2024		Ejercicio 2025	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Estructura de Dirección	574	201	620	211	502	182
Estructura de Apoyo	739	346	743	328	728	333
Mandos Intermedios	1.349	370	1.508	463	1.409	492
Personal Operativo	5.070	1.011	5.737	1.215	5.590	1.282
Total¹⁸⁹	7.732	1.928	8.599	2.216	8.011	2.205

% de empleados formados con respecto a la plantilla en cada categoría profesional¹⁹⁰

	Ejercicio 2023		Ejercicio 2024		Ejercicio 2025	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Estructura de Dirección	93	100	96	93	79	83

¹⁸⁷ Contenido vinculado al indicador **GRI 404-3**: Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional

¹⁸⁸ Contenido vinculado al indicador **GRI 404-3**: Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional

¹⁸⁹ Corresponde a personas únicas, con independencia de que hayan participado en formaciones desde diferentes categorías profesionales.

¹⁹⁰ Contenido vinculado al indicador **GRI 404-3**: Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional

	Ejercicio 2023		Ejercicio 2024		Ejercicio 2025	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Estructura de Apoyo	92	100	84	82	83	83
Mandos Intermedios	69	79	78	87	73	84
Personal Operativo	74	75	81	80	78	82
Total¹⁹¹	76	82	81	83	75	79

Organización y gestión directiva (Gestión de Personas)

En 2025 el Desempeño Global Medio de Adif fue del 90,44% y se realizaron 4.529 evaluaciones a 760 empleados de los cuales 744 han recibido la evaluación¹⁹², el 5,52% de la plantilla, que se corresponde con un 85,52% del personal de estructura de dirección objeto de esta evaluación.

Del total de empleados que recibieron evaluación, 546 fueron hombres (un 73,39%) y 198 mujeres (26,61%).

	Mujeres			Hombres			Total		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
% asalariados y/o no asalariados que participaron en evaluaciones periódicas del rendimiento y del desarrollo profesional ¹⁹³	26,03	25,70	26,61	73,97	74,30	73,39	6,05	5,88	5,52

Modelo de gestión por competencias

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

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

MODELO DE GESTIÓN POR COMPETENCIAS	2023	2024	2025
Desempeño global medio de Adif (%)	89,51	90,12	90,44
Evaluaciones realizadas (Nº)	4.553 (765 empleados, el 5,97% de la plantilla)	4.288 (790 empleados, el 5,88% de la plantilla)	4.529 (760 empleados, el 5,52 % de la plantilla)

¹⁹¹ Corresponde a personas únicas, con independencia de que hayan participado en formaciones desde diferentes categorías profesionales.

¹⁹² Por motivos de confidencialidad, se eliminan evaluaciones sin pares ni colaboradores mínimos.

¹⁹³ Los datos de evaluaciones periódicas registrados únicamente se corresponden con la categoría asalariados (que es donde se encuadran todas las personas trabajadoras de Adif)

MODELO INTEGRADO DE DIRECCIÓN POR OBJETIVOS (DPO)	2022	2023	2024
Grado de consecución de objetivos de Adif (%)	99,15 (evaluando a un total de 4.274 personas, lo que representa un 33,37% de la plantilla)	97,85 (evaluando a un total de 4161 personas, lo que representa un 32,49% de la plantilla).	97,50 (evaluando a un total de 4.192 personas, lo que representa un 31,22% de la plantilla).

3.1.12. Parámetros de salud y seguridad (S1-14) ¹⁹⁴

Auditorías de certificación, seguimiento y renovación según la norma ISO 45001

En el año 2025 se ha llevado a cabo la **Auditoría Primera de Seguimiento** según la norma UNE-EN ISO 45001:2023 del SG-SST de Adif y de Adif AV, en la que -cumpliéndose el objetivo fijado por la organización- **se logró mantener**, sobre el expediente n.º 1996/0204/SST/07, **el alcance completo de esta certificación** del SG-SST para todas las actividades y establecimientos de ambas Entidades.

Es importante señalar que en octubre de 2023 quedó disponible la norma europea UNE-EN ISO 45001:2023 (fecha de edición de 11 de octubre de 2023), versión europea de la norma ISO 45001:2018 (con idéntica equivalencia internacional); por lo que los certificados de AENOR se emiten bajo la versión europea de esta norma, mientras que los certificados IQNet mantienen la ISO 45001:2018 como norma de referencia.

Actualmente, Adif y Adif AV disponen de un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SST), con el siguiente alcance:

- Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), para la gestión de la construcción y de los sistemas de control, de circulación y de seguridad ferroviaria; del mantenimiento de la Red Ferroviaria de Interés General.
- Adif AV, para la gestión de la construcción, mantenimiento y explotación de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

La certificación lograda bajo la norma UNE-EN ISO 45001:2023 de un único Sistema de Gestión de SST para Adif y Adif AV apoya y complementa a la certificación según la norma ISO 9001 "Sistemas de Gestión de la Calidad" del Sistema de Gestión de Adif y Adif AV —a través del proceso estratégico "prevención y salud" (ADIF-PR-106-002)—, así como a la apuesta por un Modelo Integral de Excelencia de Gestión según los estándares de EFQM*.

A continuación, se aporta información sobre los principales parámetros en materia de Seguridad y Salud Laboral.

Asalariados	2023	2024	2025
Porcentaje de personas de su propia plantilla cubiertas por su sistema de gestión de la salud y la seguridad sobre la base de requisitos legales o normas o directrices reconocidas.	100%	100%	100%
Nº de muertes como consecuencia de lesiones y problemas de salud relacionados con el trabajo .	0	4	0
Nº de muertes como consecuencia de lesiones .	0	4	0

¹⁹⁴ Contenido vinculado al PE2030, Pilar Seguridad. Objetivo 4 (PSEG-OE4) y Objetivo 5 (PSEG-OE5).

Asalariados

	2023	2024	2025
Nº de muertes como consecuencia de problemas de salud relacionados con el trabajo .	0	0	0
Nº de muertes como resultado de lesiones relacionadas con el trabajo y enfermedades laborales de trabajadores externos en las instalaciones/infraestructuras de la empresa.	1	1	3
Nº de muertes como resultado de lesiones relacionadas con el trabajo de empleados externos en las instalaciones/infraestructuras de la empresa.	1	1	3
Nº de muertes como resultado de enfermedades relacionadas con el trabajo de empleados externos en las instalaciones/infraestructuras de la empresa.	0	0	0
Nº de accidentes de trabajo registrables para la propia mano de obra .	127	135	115
Tasa de accidentes de trabajo registrables para la propia fuerza de trabajo .	6,26%	6,68%	5,81%
Nº de casos de enfermedad relacionada con el trabajo registrables de la propia plantilla .	4	0	2
Nº de días perdidos ¹⁹⁵ por lesiones relacionadas con el trabajo y muertes por accidentes relacionados con el trabajo, mala salud relacionada con el trabajo y muertes por enfermedad.	7.605	7.453	6.302

Número de accidentes de trabajo por sexo¹⁹⁶

			2023	2024	2025
Accidentes no <i>in itinere</i>	Hombre	Con baja	115	118	101
		Sin baja	144	126	84
	Mujer	Con baja	12	17	14
		Sin baja	28	30	11
	Total	Con baja	127	135	115
		Sin baja	172	156	95
Accidentes <i>in itinere</i>	Hombre	Con baja	34	20	35
		Sin baja	21	16	16
	Mujer	Con baja	17	9	12
		Sin baja	16	8	12
	Total	Con baja	51	29	47
		Sin baja	37	24	28
Recaídas	Hombre	Con baja	2	6	10
		Sin baja	0	0	0
	Mujer	Con baja	0	0	0
		Sin baja	0	0	0
	Total	Con baja	2	6	10
		Sin baja	0	0	0

¹⁹⁵ Únicamente se reflejan los días perdidos por accidente **no in itinere**

¹⁹⁶ Contenido vinculado al indicador **GRI 403-9**: Lesiones por accidente laboral y al indicador **GRI 403-2**: Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes.

Los datos relativos a los **indicadores de salud y seguridad** (**Índice de Frecuencia** – I.G.¹⁹⁷, **Índice de Gravedad** – I.G.¹⁹⁸ e **Índice de Accidentabilidad Laboral** – I.A.L.¹⁹⁹) obtenidos son los que siguen a continuación:

	Ejercicio 2023			Ejercicio 2024			Ejercicio 2025		
	I.F. accidentes	I.G. accidentes	I.A.L.	I.F. accidentes	I.G. accidentes	I.A.L.	I.F. accidentes	I.G. accidentes	I.A.L.
Hombres	6,89	0,42	11,36	7,34	0,39	11,63	6,34	0,33	9,68
Mujeres	3,38	0,18	5,22	4,72	0,34	6,92	3,64	0,27	5,17
Total	6,26	0,37	10,21	6,86	0,38	10,71	5,81	0,32	8,75

Mientras que los datos de absentismo son:

Absentismo

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Nº de horas de absentismo	944.148,18	997.654,07	1.115.188,30
Índice de absentismo	4,56	4,95	5,39

Jornadas perdidas por accidente laboral o enfermedades profesionales²⁰⁰

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Hombres	8.701	7.937	7.185
Mujeres	1.178	1.657	1.582
Total	9.879	9.594	8.767

Jornadas perdidas por accidente laboral o enfermedades profesionales (no in itinere)

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Hombres	6.949	6.233	5.252
Mujeres	656	1.220	1.050
Total	7.605	7.453	6.302

Enfermedades profesionales

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Hombres	4	0	1
Mujeres	0	0	1
Total	4	0	2

¹⁹⁷ Índice de Frecuencia = (nº de accidentes/horas trabajadas) · 1.000.000

¹⁹⁸ Índice de Gravedad = (nº de jornadas perdidas/nº de horas trabajadas) · 1.000.

¹⁹⁹ Índice de Accidentabilidad Laboral = (nº de accidentes · 1.000) /nº trabajadores medios).

²⁰⁰ Jornadas de baja por **accidente in itinere y accidente no in itinere**

Otros indicadores

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
% de empleados participantes en medicina preventiva	20,70	19,41	15,98
Complemento de ayuda social: (€ para gastos médicos por empleado)	430.658	430.447	665.256
Nº de accidentes mortales de empleados propios	0	4	0
Número de evaluaciones de riesgos laborales	532	516	497
Nº de evaluaciones de riesgos ergonómicos/psicosociales en el ejercicio	9	3	9

Indicadores de formación en seguridad y salud en el trabajo

	Ejercicio 2023		Ejercicio 2024		Ejercicio 2025	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Horas de formación de empleados sobre salud y seguridad en el trabajo	101.858	19.885	73.849	14.223	79.782	15.081
% de empleados formados sobre salud y seguridad en el trabajo	34,54	39,98	33,44	35,42	46,67	44,22

Por otro lado, **el porcentaje de personas trabajadoras propias cubiertas por un sistema de gestión de la salud es del 100%.**

3.1.13. Parámetros de conciliación laboral (S1-15)

Trabajo a Distancia

Puestos Susceptibles para Trabajo a Distancia (TAD) vs Empleados en TAD a

31/12/2024

Categoría Prof.	Puestos susceptibles TAD	Empleados en TAD					
		Hombres	Mujeres	Total	% Hombres	% Mujeres	% Total
Personal Operativo	390	147	216	363	37,7	55,4	93,1
Mandos Intermedios	624	367	257	624	58,8	41,2	100,0
Estructura de Apoyo	717	437	280	717	60,9	39,1	100,0
Estructura de Dirección	422	234	111	345	55,5	26,3	81,8
Total	2153	1185	864	2049	55,0	40,1	95,2

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

Relaciones Laborales²⁰¹

El **total de las personas trabajadoras de Adif** tienen derecho a acogerse a permisos por **motivos familiares**, es decir, 13.619 personas (10.720 hombres y 2.899 mujeres). De esta forma, el 100% de la plantilla que solicita, y cumple los requisitos, puede acogerse a los permisos familiares descritos previamente.

Porcentaje de personas empleadas que se acogieron a permisos familiares²⁰²

	2023	2024	2025
Mujeres	23,99%	25,81%	27,42%
Hombres	16,52%	18,54%	20,38%
Otro género	0,00%	0,00%	0,00%
Sin datos	-	-	-
Total	17,93%	20,01%	21,88%

De igual manera, el 100% de la plantilla de Adif tiene derecho a permisos por motivos familiares a través de la política social o la Normativa Laboral vigente.

Personas empleadas que se acogieron a permisos familiares²⁰³

	2023		2024		2025	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Permiso de maternidad	0	71	0	102	3	100
Permiso de paternidad	240	0	299	0	341	2
Permiso Paternal	2	2	6	9	19	18
Cuidado de Familiar	1.452	502	1.658	581	1.822	675
TOTAL	2.269		2.655		2.185	795

Por otro lado, **los beneficios sociales en la Entidad son iguales**, tanto para el personal a jornada completa como a tiempo parcial.

Del mismo modo, el 100% de la plantilla que ha solicitado los permisos de maternidad, paternidad y parental, y cumple los requisitos, se le ha concedido.

El número total de personas trabajadoras que han **regresado al trabajo** después de terminar dichos permisos **han sido 428 personas** (325 hombres y 103 mujeres).

El número total de personas trabajadoras que han **regresado al trabajo** después de terminar dichos permisos **y que seguían siendo empleados 12 meses después, han sido 421 personas** (323 hombres y 98 mujeres).

Por tanto, **las tasas de regreso al trabajo** han sido de 82% para las mujeres que se han acogido al permiso de maternidad y de 88% para los hombres acogidos al permiso de

²⁰¹ El personal de KSA (Proyecto Haramain) tienen los derechos laborales que regula la normativa del país de destino

²⁰² Porcentaje de las personas trabajadoras que se han acogido a permisos familiares, con respecto al total de la plantilla. Llamamos permisos familiares a: permiso por nacimiento y cuidado del menor (maternidad y paternidad), permiso paternal -Artículo 48 bis. Estatuto de los trabajadores- y permisos por cuidado de familiar -II Convenio Colectivo Adif y Adif AV, Cláusula 11.ª Permisos y Licencias. Licencias b) y c)-.

²⁰³ Permiso por nacimiento y cuidado del menor (maternidad y paternidad) -Artículo 48.4. Estatuto de los trabajadores-. Permiso paternal - Artículo 48 bis. Estatuto de los trabajadores-. Permisos por cuidado de familiar - II Convenio Colectivo Adif y Adif AV, Cláusula 11.ª Permisos y Licencias. Licencias b) y c)-.

paternidad. En cuanto a la tasa de regreso del permiso parental propiamente dicho, ha sido del 100% para mujeres y hombres.

Por último, **la tasa de retención** ha sido del 78,22% para las mujeres acogidas al permiso de maternidad y del 87% para los hombres respecto al permiso de paternidad. En cuanto a la tasa de retención del permiso parental propiamente dicho, ha sido del 100% para hombres y del 94,44% para las mujeres.

En otro orden de cosas, se dispone de una **jornada es de 1.536 horas anuales** en cómputo de ocho horas diarias aplicable al Personal del ámbito del II Convenio Colectivo de Adif y Adif AV que supone días de reducción de jornada y jornada reducida en verano.

3.1.14. Parámetros de retribución (brecha salarial y retribución total) (S1-16)

Adif presenta una **brecha salarial de género del 4,96%**.

Brecha salarial por categoría profesional (%)^{204 205 206}

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Alta Dirección	-6,77	8,32	3,24
Estructura de Dirección	3,37	4,92	2,76
Estructura de Apoyo	3,50	4,88	4,65
Mandos Intermedios	5,64	6,39	4,73
Personal Operativo	11,89	11,71	11,46

Por otra parte, la relación entre la remuneración anual total de la persona con el mayor salario y la remuneración anual total media del conjunto de asalariados es de **3,96%**²⁰⁷.

Remuneración media por categoría profesional (€)

	Ejercicio 2023		Ejercicio 2024		Ejercicio 2025	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
Estructura de Dirección ³⁹	66.994,03	64.737,38	68.607,19	65.230,18	69.409,68	67.496,09
Estructura de Apoyo	46.892,91	45.251,71	48.491,74	46.125,59	49.711,70	47.398,81
Mandos Intermedios	40.843,11	38.538,52	41.899,56	39.221,36	42.935,11	40.905,38
Personal Operativo	38.353,48	33.793,00	39.625,05	34.984,09	39.971,34	35.392,38

²⁰⁴ Brecha salarial = ((Remuneración media hombres – Remuneración media mujeres) / Remuneración media hombres) * 100

²⁰⁵ Contenido vinculado al indicador **GRI 405-2**: Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres

²⁰⁶ Las diferencias salariales que se puedan producir entre personal del mismo nivel salarial vienen generadas por diversas causas: distinta antigüedad, posesión de cualificaciones susceptibles de gratificación o realización de actividades que conlleven un abono específico, entre otras.

²⁰⁷ (Remuneración total anual de la persona de la empresa con mayor salario)/(Mediana de la remuneración total de los empleados, excluidas las personas con mayor salario)

Remuneración media alta dirección (€)

	2023	2024	2025
Hombre	137.054	146.854	152.830
Mujer	146.336	134.639	147.877

Por otro lado, la remuneración bruta del CEO de Adif es de 167.687 euros anuales.

Remuneración media por sexo (€)

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Hombres	41.365,47	42.527,56	43.141,56
Mujeres	39.441,68	39.992,86	41.001,60

Remuneración media por edad (€)

	Ejercicio 2023		Ejercicio 2024		Ejercicio 2025	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
Hasta 35 años	36.853,48	36.981,52	39.131,98	38.109,29	40.005,31	38.842,01
Entre 36 y 50 años	41.362,95	41.318,39	41.731,39	40.833,56	42.725,18	41.463,06
Mayores de 50 años	42.614,02	38.831,28	44.083,26	39.987,48	44.635,57	41.694,21

3.1.15. Incidentes, reclamaciones e incidencias graves relacionados con los derechos humanos (S1-17)

Durante el año 2025 no se han notificado casos de discriminación en Adif, tal y como se establece en la siguiente tabla:

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Nº total de casos de discriminación	0	0	0
Nº de reclamaciones presentadas a través de canales para que los miembros del personal propio	0	0	0
Nº de reclamaciones presentadas ante los Puntos Nacionales de Contacto para las Empresas Multinacionales de la OCDE	0	0	0
Importe total de las multas, sanciones e indemnizaciones por daños y perjuicios	0€	0€	0€
Nº de problemas graves de derechos humanos e incidentes relacionados con la propia fuerza de trabajo	0	0	0
Nº de problemas graves de derechos humanos e incidentes relacionados con la propia fuerza laboral que constituyen violaciones de los Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas y las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales	0	0	0
Importe total de las multas sanciones e indemnizaciones por daños y perjuicios por los incidentes descritos	0	0	0
Nº de casos de incidentes graves de derechos humanos en los que la empresa ha contribuido a garantizar la reparación de los afectados	0	0	0

Casos de acoso y discriminación

	2023	2024	2025
Núm. de casos por discriminación	0	0	0
Núm. de casos de acoso laboral	2	1	8
Núm. de casos de acoso sexual	0	0	1

De los 9 expedientes de acoso 6 no fueron admitidos a trámite por falta de indicios y 3 se resolvieron con proposición de medidas.

Por otro lado, Adif cuenta con las políticas, procedimientos y/o planes de acción para garantizar la diversidad de las personas trabajadoras dentro de la organización.

- **Aplicación de Plan de Igualdad** en vigor (Adaptación II Plan de Igualdad de Adif) y seguimiento a través de la Comisión de Igualdad.
- Aplicación del **Protocolo de Acoso Laboral y del Protocolo de Acoso Sexual o por Razón de Sexo**, de acuerdo con el modelo de funcionamiento que se recoge en los mismos.
- **Colaboración con asociaciones específicas en la protección de derechos sociales y de colectivos en riesgo** (Trabajando en Positivo, Red Empresarial para la Diversidad e Inclusión LGTBI).
- Cursos de **formación/sensibilización en diversidad e inclusión**.
- **Difusión de información** de interés general en este ámbito para conocimiento de la plantilla a través de **canales internos**.
- **Difusión exterior a través de redes sociales** y exposiciones de sensibilización hacia colectivos desprotegidos en estaciones de viajeros.
- **Buzón de sugerencias** de igualdad y diversidad.
- **Adscripción al programa Diversity Leading Company**.
- Adaptación a la nueva **Ley 4/2023, de 28 de febrero, para la igualdad real y efectiva de las personas trans y para la garantía de los derechos de las personas LGTBI**. Y, más concretamente, a su desarrollo a través del RD 1026/2024 que regula la materia. Acuerdo de un conjunto planificado de medidas para la igualdad y la no discriminación de las personas LGTBI en la Entidad sobre los siguientes aspectos:
 - Cláusulas de igualdad de trato y no discriminación.
 - Acceso al empleo.
 - Planificación y promoción profesional.
 - Formación, sensibilización y lenguaje.
 - Entornos laborales diversos, seguros e inclusivos.
 - Permisos y beneficios sociales.
 - Régimen disciplinario.
 - Protocolo específico contra el acoso y violencia contra las personas LGTBI.

De igual forma, los principales **programas para mejorar las aptitudes de las personas trabajadoras** son:

- **Red de mujeres.**

- Los programas **Empowering Women´s Talent y Divesity** **Leading Company** incluyen talleres presenciales y webinars a los que asisten algunas empleadas de Adif.
- Culmina el **programa de Mentoring** dentro del Plan Anual de Transferencia de Conocimiento 2024.
- Culmina el IV edición del **programa Horizonte 2030** sobre liderazgo y relevo generacional.
- Proceso de **Acogida al personal de nuevo ingreso a través de la OEP**.
- Programa de **Coaching 2025**.
- **Cambio cultural**.

Toda la **formación en materia de no discriminación** se encuentra en los cursos de Cumplimiento Normativo e Igualdad. El plan de medidas antifraude estipula que toda la Estructura de Dirección realice formación específica para la correcta prevención, detección y corrección del fraude, la corrupción y los conflictos de intereses. Para ello, se imparten tres cursos:

- Adif contra el fraude.
- Adif y el conflicto de intereses.
- Adif contra el soborno y la corrupción.

Y las personas que trabajan con datos sensibles, el curso de Ley de protección de datos. Toda la plantilla tiene que hacer el curso de código ético y de conducta.

Adif se encuentra firmemente comprometido con la implementación de una política que refleje el principio de igualdad de oportunidades y el respeto a la diversidad, una obligación legal y moral ineludible. Con el objetivo de respaldar esta filosofía se diseñan cursos que se centran en Igualdad de género, Plena inclusión, Lenguaje inclusivo, Sensibilización y promoción en la igualdad y violencia de género.

3.2. Trabajadores de la cadena de valor (S2)

Adif, en coherencia con su declaración de Responsabilidad Social Corporativa, es respetuosa con la seguridad integral del sistema ferroviario y con el medio ambiente, **haciendo extensivo los principios de su Política Preventiva al ámbito externo y a las relaciones con sus grupos de interés**.

En este sentido, Adif realiza un control de las empresas contratistas y concurrentes en sus centros de trabajo mediante el cumplimiento del Procedimiento Operativo de Prevención: "Coordinación de Actividades Empresariales" y la entrega de la "Directrices Generales Aplicables a Empresas que Realicen Actividades en Centros de Trabajo de Adif".

La gestión de la seguridad y salud de los trabajadores de las obras de construcción se realiza a través de los Planes de Seguridad y Salud en las obras con proyecto y los Documentos de Gestión Preventiva en las obras sin proyecto.

Para ello, existe **un procedimiento para las actuaciones en caso de accidente de trabajadores de contratas y subcontratas de obras de construcción**. Los controles de acceso establecidos por el contratista en la obra que han sido revisados por el coordinador de seguridad y salud e informados favorablemente (metodología establecida en el reciente PROCEDIMIENTO ESPECÍFICO ADIF-PE-320-001-001 "Coordinación de Seguridad y Salud de Obras en Líneas en Explotación", aprobado en octubre de 2025).

Este procedimiento es un documento técnico de Adif que se encuentra dentro de su Normativa Técnica y describe detalles para una unidad de obra específica en proyectos ferroviarios, siendo parte de los Pliegos de Prescripciones Técnicas (PPT) que se particularizan para cada obra, ofreciendo información sobre ejecución, mediciones y abonos, y se puede consultar en la sección de normativa de Adif o mediante consulta al Comité de Normativa.

En este sentido, cada accidente dispone de un informe donde se analizan las causas del mismo y se detallan las medidas preventivas y correctivas para cada uno de ellos. En concreto, se dispone de la INSTRUCCIÓN TÉCNICA ADIF-IT-301-001-014 para el tratamiento de accidentes e incumplimientos en obras de líneas en explotación

Según se recoge en el **RD 1109/2007**, la empresa contratista está obligada a habilitar en obra el Libro de Subcontratación para llevar un registro de todos los subcontratas que entran en las obras, y al que tendrá acceso la Dirección Facultativa.

Para asegurar el cumplimiento, los representantes designados por Adif tienen la facultad de supervisar el cumplimiento por parte del Contratista, Subcontratista y Trabajadores Autónomos, de la normativa de Prevención de Riesgos Laborales y cualquiera otra disposición vigente en materia de Prevención de Riesgos Laborales, sin que tal facultad exonere a dichos Contratistas, Subcontratistas y Trabajadores Autónomos, de la responsabilidad que les incumbe sobre la aplicación de dicha normativa.

Accidentabilidad en contratistas

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Nº de accidentes mortales de contratistas	1	1 ²⁰⁸	3 ²⁰⁹
Nº de accidentes de contratistas	440	453	461
Nº de accidentes graves a contratistas	6	6 ²¹⁰	9 ²¹¹

Accidentabilidad por tipología en contratistas

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Sobreesfuerzos	86	65	76
Caídas	120	127	137
Por vehículos, herramientas y equipos	162	144	139
Desplomes	20	23	32
Accidentes no traumáticos	2	1	2
Otros (quemaduras, agresiones, deslizamientos de tierra, entre otros)	50	92	75
TOTAL	440	452	461

²⁰⁸ Causado por "herramientas y equipos".

²⁰⁹ 1 por caída, 1 por vehículo y otros (contacto eléctrico)

²¹⁰ 3 por caídas, 2 por "otros", 1 no traumático.

²¹¹ 3 por caídas, 1 por desplome, 2 por herramientas y equipos, 1 por vehículos, 1 por patologías no traumáticas y 1 otros (electrocución)

El Contratista debe proporcionar al citado personal de Adif, todas las facilidades necesarias para el desempeño de sus funciones, y asegurará que en su caso la Subcontrata proporcione idénticas facilidades.

Por otro lado, aunque la formación proporcionada a los contratistas es responsabilidad de la empresa a la que pertenece, Adif lleva a cabo **formación a sus proveedores y contratistas**, especialmente en **materia de seguridad y salud**.

En 2025 se han impartido un total de 9.187²¹² horas de formación en Protección y Seguridad y Salud y Prevención a personal externo, incluyendo contratistas

Los cursos que realizan se enmarcan en las siguientes materias:

Formaciones en Seguridad y Salud Laboral personal externo	
COMERCIAL Y MARKETING	MANTENIMIENTO DE TELECOMUNICACIONES
CULTURA ADIF	MANTENIMIENTO DE VÍA
FORMACIÓN DE FORMADORES	MEJORA DE LA GESTIÓN
FORMACIÓN EN IDIOMAS	OBRA CIVIL
GESTIÓN DE LA CALIDAD	PROTECCIÓN Y SEGURIDAD
GESTIÓN DE TECNOLOGÍAS	SALUD Y PREVENCIÓN
INFORMÁTICA AVANZADA Y REDES	SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN
INFORMÁTICA BASICA Y DESARROLLO	SEGURIDAD MEDIOAMBIENTAL
INGENIERÍA Y MANTENIMIENTO	SEGURIDAD TÉCNICA
MANT. INSTALACIONES DE SEGURIDAD	TRANSPORTE
MANT. INSTALACIONES ELECTRIFICACIÓN	

3.3. Colectivos afectados (S3) ²¹³

La **medición del impacto socioeconómico de la actividad** de Adif, como Entidad Pública Empresarial al servicio de la sociedad, permite evaluar de manera integral su contribución al bienestar social, la sostenibilidad ambiental y el desarrollo económico. Para ello, se emplea un conjunto de indicadores cualitativos y cuantitativos que reflejan tanto el retorno directo como el indirecto de sus acciones.

Este ejercicio no solo permite conocer el alcance de su actividad, sino también impulsar mejoras que maximicen el impacto positivo en la sociedad y el medioambiente, en línea con nuestro compromiso con un modelo de desarrollo sostenible e inclusivo.

Para reflejar esta evolución, todas las métricas se presentan en una serie histórica de los tres últimos ejercicios, facilitando un análisis comparativo que ayuda a identificar tendencias y reforzar aquellas iniciativas con mayor valor para la ciudadanía.

Como novedad destacable, cada uno de los indicadores que miden la contribución al desarrollo socioeconómico se ha vinculado a los impactos positivos identificados como materiales tras la evaluación de los IROs.

²¹² Dato agregado Adif y Adif AV

²¹³ Contenido vinculado al PE2030, Pilar Sostenibilidad. Objetivo 5 (PSOS-OE5).

Toda esta información se recoge en el anexo [Contribución al desarrollo socioeconómico](#), consolidando la visión de Adif como un agente clave en la transformación social y ambiental del país.

Principales Hitos:

- **Participación en el programa acelerador de la igualdad de género:** Iniciativa *Target Gender Equality* que apoya a empresas que participan en el Pacto Mundial de Naciones Unidas.
- **Búsqueda de espacios alternativos para el desarrollo del Programa Estación Abierta** a causa de obras en las principales estaciones.
- **Prórroga del patrocinio del Grupo de Acción Sostenibilidad y RSE** en las empresas Públicas (**Forética**).
- **Arrendamientos** a precios ventajosos de Inmuebles de Responsabilidad Social **para proyectos Sociales**.
- **Cesiones** de máquinas, vehículos y otros **elementos ferroviarios para espacios museísticos**.
- **Cesiones** de terreno a precio simbólico para la **creación de Vías Verdes**.
- Firma del **Protocolo de Colaboración con la Confederación Española de Alzheimer** (CEAFA).
- Cesión de **espacios de comunicación en las pantallas de los espacios Adif** de las estaciones.
- Iluminación de **fachadas en estaciones de Adif y Adif AV**.
- **Participación de Adif y Adif AV en La Hora del Planeta 2025** de WWF.
- Creación y desarrollo de la **Red de mujeres de Adif y Adif AV**

Contribución a los ODS:



Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (SBM-3)

El listado de IROs relacionados con los colectivos afectados, identificados como relevantes tras el análisis de doble materialidad, se expone en el [anexo 8.1 Impactos, Riesgos y Oportunidades \(IROs\)](#)

3.3.1. Políticas relacionadas con los colectivos afectados (S3-1)

Adif, como Entidad Pública Empresarial, adopta una estrategia de responsabilidad social empresarial y se compromete a establecer relaciones a largo plazo con entidades sin ánimo de lucro como asociaciones, fundaciones e instituciones públicas. Esta aproximación refleja una perspectiva proactiva hacia la colaboración con actores clave en la sociedad civil, buscando generar un impacto positivo en la comunidad y en su entorno.

Las **aportaciones más notables** de la estrategia de Adif incluyen:

Proyectos a largo plazo	Priorización de colectivos	Diálogo con los GGII y mediación en conflictos	Participación en foros de sostenibilidad
La apuesta por proyectos a largo plazo sugiere una visión a futuro y un compromiso sostenido con las comunidades y organizaciones con las que colabora, contribuyendo a relaciones más sólidas y a genera impacto más significativo.	La Entidad muestra una consideración específica hacia aquellos grupos que pueden verse afectados por las operaciones. Ayuda a maximizar la pertinencia y efectividad de las acciones emprendidas.	La apertura al diálogo con los GG.II., especialmente del tercer sector y la mediación de conflictos, indican una disposición a abordar y resolver problemas de forma colaborativa. Esto contribuye a la construcción de relaciones armoniosas y una gestión proactiva.	La representación en foros de sostenibilidad muestra un compromiso con la transparencia y la rendición de cuentas. Además de aportar visibilidad de las prácticas sostenibles de Adif, permite compartir y conocer buenas prácticas con otros actores del sector y la sociedad.

Desde 2019, Adif y Adif AV cuentan con una **Política de Patrocinios** que sirve como marco para canalizar las aportaciones a proyectos estratégicos. Los patrocinios que se han realizado se han hecho extensivos a Adif y Adif AV y, a efectos de contabilización, se encuentran registrados en Adif. Las entidades, dentro del marco de esta política, han implantado una serie de criterios para gestionar las solicitudes para este tipo de acciones, así como un canal específico de contacto: patrocinios@adif.es

Debido a la actividad realizada por Adif en las comunidades donde desarrolla sus operaciones, se producen impactos cualitativos y cuantitativos con repercusiones en diferentes ámbitos. Todos los indicadores relacionados se encuentran en el anexo [8.5 Contribución al desarrollo socioeconómico](#)

3.3.2. Procesos para colaborar con los colectivos afectados, canales de comunicación y procesos en materia de incidencias (S3-2) (S3-3)

En Adif existen mecanismos formales de queja y reclamación, entre los que destacan:

- Buzón Programa Estación Abierta: estacionabierta@adif.es.
- Buzón de RSC.: rsc@adif.es.
- Buzón de patrocinios.: patrocinios@adif.es.
- [Canal Ético](#).
- Perfiles en redes sociales.

3.3.3. Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre los colectivos afectados, enfoques para gestionar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los colectivos afectados y eficacia de dichas actuaciones (S3-4)

Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro

En Adif se apuesta por proyectos y alianzas a largo plazo con entidades sin ánimo de lucro (asociaciones, fundaciones e instituciones públicas) y se centra preferentemente la actuación en aquellos aspectos que están vinculados a la actividad e impactos en la sociedad. Se trata de priorizar a los colectivos sociales más directamente relacionados con el servicio que se presta: diálogo con grupos de interés (tercer sector), mediación en conflictos y representación de la compañía en los principales foros de sostenibilidad.

Las **aportaciones realizadas por Adif a entidades sin ánimo de lucro** en los últimos ejercicios han sido de:

Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro²¹⁴

Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
1.866.490,66 €	1.645.885,28 €	1.924.767,11 €

Las principales afiliaciones de Adif a asociaciones del sector son:

- Asociación Española del Transporte.
- Asociación Española de Mantenimiento.
- AEIE TRAV Gran Capacidad Pirineos.
- AEIE Vitoria-Dax.
- AEIE Alta Velocidad España Portugal (AVEP).
- Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF).
- *Europe's Rail Joint Undertaking* (ERJU).
- *European Rail Infrastructure Managers* (EIM).
- *Rail Net Europe* (RNE).
- *Union Internationale des Chemins de Fer* (UIC).
- Users Group ERTMS AEIE.

Información desempeño en la sociedad y responsabilidad de producto

Impacto en las poblaciones locales y en el territorio

Con el objetivo de tratar y disminuir el impacto que Adif produce al entorno, en la Entidad se han realizado evaluaciones del impacto del ferrocarril en distintas ciudades mediante el análisis de distintos parámetros en relación con la coexistencia del ferrocarril y las ciudades, permitiendo comprobar que las actuaciones en desarrollo analizadas reducen dicho impacto con respecto a las situaciones de partida.

Impacto en la comunidad

Adif lleva a cabo alianzas y colaboraciones con entidades del tercer sector, centradas en aspectos vinculados a nuestra actividad e impactos en la sociedad. La Entidad prioriza a los colectivos sociales más directamente relacionados con el servicio que prestamos. Las principales actividades que realizamos con nuestros grupos de interés son:

- **Programa Estación Abierta.** Iniciativas culturales, sociales y medioambientales en estaciones.
- **Patrocinios**
 - Grupo de Acción Sostenibilidad y RSE en las empresas Públicas (Forética).
- **Entidades sin ánimo de lucro con las que se mantienen suscritos acuerdos de colaboración:**

²¹⁴ Para el cálculo de las aportaciones a entidades sin ánimo de lucro incluidas en el presente informe de gestión, se consideran exclusivamente las cuotas ordinarias de socio abonadas durante el ejercicio. No se incluyen las cuotas correspondientes a ejercicios anteriores que, por diversos motivos, no hubieran sido imputadas en su momento. Asimismo, quedan excluidos los importes abonados a entidades sin ánimo de lucro que estén vinculados a donaciones, ejecución de proyectos, pagos por servicios o participación en actividades específicas, tales como formación, grupos de trabajo u otras iniciativas. Del mismo modo, no se computan las cantidades asociadas a la participación en foros, conferencias o ferias.

- Fundación Festival Internacional de Teatro Clásico de Almagro (FFITCA).
- Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI).
- Federación Española de Bancos de Alimentos (FESBAL).
- Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía (MNCAR).
- Fundación Junior Achievement (FJA).
- Universidad de Salamanca (USAL).
- Confederación Española de Alzheimer (CEAFA).

Además, Adif forma parte del patronato de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE).

Programa Estación Abierta

El Programa Estación Abierta contribuye, desde su creación en 2007, a través de sus actividades, al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenibles siendo la herramienta para coordinar y desarrollar iniciativas culturales, sociales y medioambientales en estaciones ferroviarias gestionadas por Adif, siempre bajo criterios de responsabilidad corporativa y sin fines comerciales. Su finalidad es potenciar la conexión social de la estación con su entorno y aumentar de esta forma el valor que Adif AV aporta en los lugares donde se desarrolla su actividad.

A partir de esta herramienta Adif materializa su colaboración con el tercer sector, poniendo a su disposición, de forma gratuita, una plataforma excelente para realizar actividades que les ayuden a sus objetivos a la vez que las estaciones aumentan su valor para los ciudadanos al proporcionarles contenidos culturales, sociales o ambientales.

El programa se articula en tres ejes de actuación:

Entorno	Sensibilización	Cultura
Apertura de la estación al entorno: visitas y actividades sociales.	Sensibilización en valores a través de colaboración con ONG y otras entidades sin ánimo de lucro: exposiciones, mesas informativas, <i>flashmobs</i> , entre otros.	Promoción de artistas noveles a través de conciertos y exposiciones.

Para evaluar el Programa Estación Abierta se cuenta con una serie de indicadores cuantitativos que se miden trimestral y anualmente y que tratan de tangibilizar el esfuerzo de la compañía en este proyecto.

En el Programa Estación Abierta se ha colaborado con 35 organizaciones sin ánimo de lucro (25 en 2024) para realizar 203 actividades en las estaciones de Adif (139 en 2024)

Los principales indicadores para Adif durante el año 2023, 2024 y 2025 son:

Indicadores Programa Estación Abierta

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Nº actividades	113	139	203
Nº entidades con las que hemos colaborado	59	25	35
Valoración del resultado de la actividad (aportada por la entidad) (puntos/10)	9,14	8,32	9,18

Valoración de la colaboración prestada por Adif (aportada por la entidad) (puntos/10)	9,71	9,13	9,51
Cancelaciones (Nº)	19	46	16
Retorno económico (€)	16.542,53	18.193,55	19.855,00
Retorno socios (se calcula que de media un socio aporta unos 120 € anuales)	317	297	164
Cómputo total (€)	54.582,53	53.833,55	39.535,00
Lucro cesante (€)	135.083	120.904,60	220.571,16

Además, se han definido una serie de **indicadores cuantitativos de medición trimestral y anual** del desempeño de las actividades en función de su tipología:

Actividades Programa Estación Abierta

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Apertura de la estación al entorno (%)	11,50	5,76	15,27
Acciones culturales (%)	21,24	24,46	14,78
Campañas sensibilización en valores (%)	67,26	69,78	69,95

Colaboración con asociaciones de ámbito nacional relacionadas con la sostenibilidad

Pacto Mundial de Naciones Unidas España



El Pacto Mundial de la ONU España, es una organización sin ánimo de lucro, considerada desde el punto de vista internacional, la mayor iniciativa de sostenibilidad empresarial del mundo, siendo la única organización que cuenta con el mandato de Naciones Unidas para trabajar los ODS con el sector privado.

Lanzada en el año 2000, United Nations Global Compact, en castellano Pacto Mundial de la ONU cuenta con más 25.400 entidades adheridas en 167 países y cuenta con 64 redes nacionales. En España, más de 1.890 organizaciones se han unido a la iniciativa lo que la convierte en una de las tres redes locales con mayor número de entidades adheridas y, por lo tanto, más relevantes a nivel internacional.

Su objetivo es fomentar la implantación de los Diez Principios del Pacto Mundial al mismo tiempo que promueve la integración de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en el sector empresarial, siendo la única organización que cuenta con el mandato de Naciones Unidas para este propósito.

El Pacto Mundial de la ONU España es la única organización en el ámbito de la sostenibilidad empresarial que ha sido designada para formar parte del Consejo de Desarrollo Sostenible, el órgano que forma parte de la estructura de gobernanza para la implementación de la Agenda 2030 en España y articula la participación de la sociedad civil para la consecución de los ODS. También es integrante del CERSE, el Consejo Estatal de Responsabilidad Social de las Empresas del Ministerio de Empleo, o del Consejo Asesor para la Agenda 2030 de la Comunidad de Madrid.

Desde 2018 Adif participa en la iniciativa del Pacto Mundial de la ONU España, mediante acuerdo de incorporación aprobado por Consejo de Administración.

La Entidad ha considerado de interés su adhesión a dicha asociación (Adif desde 2018 y Adif AV desde 2024) 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 de la Agenda 2030 en España. El objetivo último es generar valor para todos los grupos de interés de la organización y mejorar la contribución al desarrollo sostenible.

Es importante destacar la participación en 2025 de la Entidad en programas aceleradores internacionales tales como:

- III edición del **Programa de Capacitación de Proveedores Sostenibles** impulsado por Pacto Mundial en colaboración con la Fundación ICO e ICEX donde ha ejercido el rol de gran empresa impulsora en el Programa con la intención de formar a las Pymes proveedoras de grandes empresas en los principios clave del Pacto Mundial de la ONU y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) favoreciendo que las empresas participantes puedan avanzar significativamente en su transición hacia modelos de negocio más sostenibles.
- III edición del **Programa Business & Human Rights de Pacto Mundial de Naciones Unidas**, a través de la J.A de Negocio Responsable de la Dirección de Estrategia Empresarial, en representación de Adif y Adif AV, ayudando a las empresas a identificar los impactos destacados en DDHH, para establecer procesos de diligencia debida en DDHH, identificar riesgos y desarrollar planes de acción. Duración del Programa 6 meses (enero-julio 2025).

También resaltar nuestra participación⁴⁸ durante 2025 en las siguientes actividades en materia de sostenibilidad, desarrolladas por Pacto Mundial de la ONU España, siendo una de las empresas más comprometida con la promoción y el cumplimiento de los Diez Principios **y los ODS de la Agenda 2030** dando difusión a la iniciativa de Pacto Mundial de la ONU España, y promoviendo los **beneficios y propuesta de valor que les ofrece la iniciativa** para seguir progresando en materia de sostenibilidad empresarial, motivo por el que ha sido reconocida como **entidad prescriptora** bronce en la Asamblea General de Pacto Mundial que tuvo lugar en mayo de 2025:

APRENDIZAJE		
Participación como empresa impulsora Proveedores Sostenibles	Asistir sesión en vivo: Doble materialidad y CSRD	Descargar publicación: ODS Año 10
Grupo de Trabajo de Derechos Humanos	Asistir sesión en vivo: <i>Greenwashing</i>	Descargar publicación: Anuario Climático 2025
Programa Acelerador BHR III	Asistir sesión en vivo: Novedades del COP	Descargar publicación: CS3D
Asistir sesión en vivo: Cómo completar el COP 2025 13-may	Cursar formación en <i>Academy</i> a través de contenido nacional	Descargar publicación: Dossier CAA IV
Asistir sesión en vivo: <i>Countdown</i> brecha de género	Cursar formación en <i>Academy</i> a través de contenido internacional	Descargar publicación: Dossier Proveedores Sostenibles III
Asistir sesión en vivo: Plan diversidad LGBTQI+	Descargar publicación: Comunicando el progreso 2025	Asistir taller presencial: Liderazgo en tiempos de incertidumbre
Asistir sesión en vivo: <i>Dive session</i> valores que perduran		

VISIBILIDAD	
Recibir difusión colectiva - Participación BHR III	Recibir difusión individualizada en redes sociales

Recibir difusión colectiva - Participación Proveedores Sostenibles	Publicar buena práctica internacional

NETWORKING	TRANSVERSAL
Asistir evento nacional: Asamblea General	Reunión con el equipo de Pacto Mundial
Asistir evento nacional: <i>Movers</i>	Rellenar encuesta anual

La Entidad ha participado en la campaña de celebración del 10º aniversario de los ODS (SDG Flag).

Se ha realizado la tercera presentación anual (y obligatoria) de la Comunicación sobre el Progreso (CoP) que describe los esfuerzos de las empresas participantes en la iniciativa de Pacto Mundial para aplicar los Diez Principios, cuyo objetivo es facilitar la comparabilidad con empresas del sector y la aplicación progresiva de mejoras en pro de la sostenibilidad. La presentación de la CoP es obligatoria, de forma tal que de no presentarse las entidades asociadas podrán ser excluidas por la asociación.

Toda la información que se incluya en la plataforma se hace pública en el perfil internacional de UN Global Compact de cada empresa. Este es el perfil de [Adif](#).

Algunos de los hitos destacados en 2025 que han redefinido la sostenibilidad y, según Pacto Mundial, marcarán la agenda en los próximos años son:

- La armonización normativa evidenciada con la aprobación del paquete Ómnibus.
- El décimo aniversario de la Agenda 2030 y del Acuerdo de París.
- El salto de la sostenibilidad a los órganos de decisión incorporando a los equipos directivos.
- La demanda de una economía más sostenible por parte de la sociedad.
- El mayor protagonismo de las finanzas sostenibles.
- La adaptación climática, debido a los recientes episodios de incendios e inundaciones sufridos en el mundo, ha puesto de manifiesto la exposición en la que nos encontramos frente a riesgos físicos y operativos.

Todo ello hace necesario una colaboración entre los actores implicados que permita abordar con garantías estos desafíos con el fin de dar el impulso necesario que la sostenibilidad necesita.

Forética



Forética es la organización referente en materia de sostenibilidad y responsabilidad social empresarial en España. Su misión es integrar los aspectos sociales, ambientales y de buen gobierno en la estrategia y gestión de empresas y organizaciones, maximizando la contribución positiva de las mismas para alcanzar un futuro sostenible. Actualmente, Forética está formada por más de 200 socios.

Nació en el año 1999 como asociación sin ánimo de lucro. Posteriormente Forética lanzó la Norma SGE 21, el primer sistema de gestión ética y socialmente responsable. Actualmente, más de 150 empresas y organizaciones están certificadas con la Norma en España y Latinoamérica.

En el ámbito europeo, Forética actúa como *partner* nacional de CSR Europe y forma parte del Consejo Estatal de RSE en España.

Adif y Adif AV se incorporaron a Forética en 2017 como socios promotores y, en 2019, se sumaron al Grupo de Acción de Sostenibilidad y RSE en Empresas Públicas.

- **Grupo de Acción “Sostenibilidad y RSE en las empresas públicas:** El Grupo coordinado por Forética, es la plataforma colaborativa de referencia en liderazgo en sostenibilidad y responsabilidad social empresarial (RSE) para el sector público. Su objetivo es impulsar el avance en sostenibilidad empresarial y contribuir a la consecución de la Agenda 2030, aumentando la ambición, acelerando la acción y fomentando alianzas estratégicas.

En 2025, la plataforma ha contado con **31 entidades públicas miembro**, entre ellas: Adif, Aena, Aquavall, Barcelona de Serveis Municipals (BSM), CESCE, Corporación Pública Empresarial de Navarra (CPEN), ENAIRE, Enresa, ENUSA, Extremadura Avante, Fundación ValenciaPort, Grupo Tragsa, ICEX, INECO, Informa D&B, ISDEFE, MARE, Mercasa, Instituto de Crédito Oficial (ICO), Metro de Madrid, Navantia, Paradores, Renfe, SENASA, Statkraft y Grupo SEPI.

Como **miembros observadores**, participan COFIDES, la Guardia Civil, Red Elige, la Red Nacional Sanitaria de RSC y la Sociedad Mercantil Estatal de Gestión Inmobiliaria de Patrimonio (SEGIPSA).

Durante 2025, el Grupo ha celebrado diversos encuentros centrados en temas clave de sostenibilidad y ESG (ambiental, social y de buen gobierno), mediante **dos sesiones privadas de trabajo y un evento público:**

- **Primera sesión privada (03/04/2025). Integrando la naturaleza en la agenda de sostenibilidad de las empresas públicas:** Se analizó el papel de la naturaleza en la estrategia de sostenibilidad de las empresas públicas, explorando su relevancia, retos y pasos prácticos para avanzar hacia un enfoque *Nature Positive*.
- **Segunda sesión privada (03/06/2025). Gestión de la diversidad y la inclusión:** Se abordaron cuestiones de actualidad como la gestión de la diversidad, el cumplimiento de la normativa en igualdad y no discriminación, y se compartieron buenas prácticas para reforzar entornos laborales que promuevan el orgullo de pertenencia y la eficiencia.
- **Evento público (27/11/2025). Foro Español de Empresas Públicas por la Sostenibilidad:** Se destacó el papel estratégico de las empresas públicas en la integración de los ejes de sostenibilidad, presentando iniciativas orientadas a reducir el impacto en la naturaleza, impulsar la financiación verde y gestionar la diversidad desde una perspectiva social.

Adif y Adif AV han participado en **cuatro clústeres o plataformas de colaboración, aprendizaje y diálogo**, centradas en los principales asuntos que marcan la agenda ambiental, social y de gobernanza (ESG):

Clúster de Cambio Climático

El Clúster de Cambio Climático, es la plataforma empresarial de referencia en España en materia de cambio climático.

El Clúster – liderado en 2025 por Bankinter, Chiesi, Engie, Grupo Cooperativo Cajamar, GSK, Holcim, Naturgy y Nestlé – está formado por un grupo de más de 60 empresas. Este punto de encuentro empresarial busca impulsar el liderazgo del sector privado en materia climática, poner en valor sus buenas prácticas, facilitar el diálogo e intercambio entre las empresas y ser un interlocutor referente con las Administraciones Públicas relevantes.

En 2025, el Clúster de Cambio Climático centró su trabajo en abordar las acciones pertinentes para favorecer la adaptación al cambio climático desde el sector empresarial. Desde el clúster se celebraron tres eventos:

- **Primera sesión privada (25/03/2025). Del compromiso a la acción: diseñando planes de transición creíbles:** Se sentaron las bases respecto a los planes de transición climática, se profundizó en la comprensión colectiva del fenómeno, destacando su relevancia en el panorama empresarial actual.
- **Segunda sesión privada (24/06/2025). Del compromiso a la acción: diseñando planes de transición creíbles:** Se continuó avanzando en materia de los planes de transición. A partir de un estudio sobre el nivel de madurez de las empresas del grupo en este ámbito, se trabajaron las áreas prioritarias de mejora y oportunidad, se empezó a definir o perfeccionar los planes de las empresas, teniendo en cuenta las capacidades, recursos y el contexto operativo de estas. Siguiendo esta línea, se identificaron barreras comunes y soluciones prácticas en el diseño e implementación del plan.
- **Evento público (30/10/2025). Net Zero – Spanish Business Forum:** Con la participación de representantes de alto nivel de las empresas líderes de la iniciativa, así como representación institucional. Este evento se centró en las estrategias empresariales para implementación de los planes de transición climática.

El Clúster de Impacto Social es una plataforma empresarial orientada a impulsar la acción con foco en la dimensión social ('S') y a promover una comprensión más profunda del impacto social de las organizaciones. Su objetivo es acelerar los compromisos y las iniciativas empresariales en este ámbito, trasladar las principales tendencias y servir como espacio de encuentro donde las empresas puedan dialogar e intercambiar conocimiento.

El Clúster, liderado por Grupo Cooperativo Cajamar, Mahou-San Miguel y Naturgy e Iluion, está compuesto por más de 50 grandes empresas entre las que se encuentran cotizadas en el IBEX 35, filiales de multinacional y empresas familiares.

En 2025, se ha centrado su actividad en las prioridades clave de la nueva Comisión Europea y las palancas de acción para interiorizar el nuevo paradigma, los retos de los estándares de reporte social, y los aspectos de Diversidad, Equidad e Inclusión (DEI). Se celebraron 3 eventos:

Clúster de Impacto Social

- **Primera sesión privada (12/03/2025). Agenda social europea. Regulación y acciones clave de impacto social:** Se trató el contexto regulatorio bajo la nueva Comisión Europea - como el Clean Industrial Deal, paquete omnibus, o el Pilar europeo de Derechos Sociales - y las acciones empresariales clave para hacer frente a este nuevo paradigma.
- **Segunda sesión privada (09/06/2025). Del papel a la práctica: analizando los primeros informes bajo la CSRD:** Se profundizó de forma práctica y aterrizada en la aplicación de los ESRS sociales y los retos que implican para las empresas en este momento de transición y de despliegue normativo.
- **Evento Público (16/10/2025). DEI Business Forum:** En el cierre de la edición 2025, se celebró el 4º Foro Empresarial de Diversidad, Equidad e Inclusión, con participación tanto institucional como de la alta dirección de las empresas líderes de la iniciativa y otras organizaciones referentes del ámbito.

Clúster de Transparencia, Buen Gobierno e Integridad

El Clúster de Transparencia, Buen Gobierno e Integridad es la plataforma empresarial coordinada por Forética en España, cuyo objetivo es promover un modelo de gobierno corporativo sostenible e impulsar la integración de los aspectos extrafinancieros en la gestión empresarial. Además, actúa como interlocutor ante ministerios, administraciones públicas y organismos reguladores.

Esta iniciativa, liderada por CaixaBank, Cuatrecasas, Grupo Cooperativo Cajamar y Workiva, reúne a más de 60 empresas comprometidas con la mejora de la gobernanza y la transparencia.

Durante el año 2025 se celebraron 3 eventos:

- **Evento público (24/03/2025). Sustainable Governance Forum:** El objetivo de la sesión fue analizar la evolución de la regulación ESG y las perspectivas de futuro desde la visión del regulador y del supervisor.
- **Primera sesión privada (09/06/2025). Del papel a la práctica: analizando los primeros informes bajo la CSRD:** Se centró el trabajo del Clúster en la CSRD y el análisis de los primeros reportes que se han publicado bajo este marco, poniendo especial atención en cuestiones relevantes como la materialidad o la cuantificación de los IROS, estructura de informe y la comparabilidad entre distintos informes.
- **Segunda sesión privada (04/11/2025). Inversión, mercados ESG y reporte:** Se puso el foco en el momento de incertidumbre regulatoria en el que nos encontramos en materia de sostenibilidad corporativa. Con un nuevo marco de reporte sobre el que se abren numerosas incógnitas como es el proceso de simplificación que plantea la UE, donde resulta necesario hacer un análisis sobre en qué punto estamos y qué es lo que se espera.

Desde su creación en 2021, **Adif y Adif AV forman parte como socios promotores del Consejo Empresarial Español para el Desarrollo Sostenible.**

Consejo Empresarial Español para el Desarrollo Sostenible



Consejo Empresarial **Español**
para el Desarrollo Sostenible

forética

El Consejo Empresarial Español para el Desarrollo Sostenible es el órgano consultivo integrado por los Presidentes y CEOs de los socios promotores de Forética, cuya constitución fue presidida honoríficamente por S.M. el Rey Felipe VI. La secretaría del Consejo recae en Forética, representante en España del **World Business Council for Sustainable Development (WBCSD)**. Actualmente, lo conforman unas 50 compañías, entre ellas Adif y Adif AV.

El Consejo constituye un espacio de encuentro de alto nivel donde los máximos ejecutivos de las empresas líderes en sostenibilidad en España trasladan un mensaje de liderazgo empresarial, comparten tendencias, retos y soluciones, y proyectan recomendaciones estratégicas para avanzar hacia un desarrollo sostenible en los ámbitos **ambiental, social y de gobernanza (ESG)**.

Criterios de evaluación y compromiso

En enero de 2023 entraron en vigor los cinco criterios establecidos por Forética para evaluar el desempeño de las empresas del Consejo, alineados con los estándares del WBCSD y la **Visión 2050**. Estos criterios son:

- **CLIMA:** Establecer la ambición de alcanzar cero emisiones netas de emisiones de GEI a más tardar en 2050 y tener un plan con base científica para lograrlo, que puede incluir a las Soluciones Basadas en la Naturaleza u otras soluciones de eliminación de carbono. Las emisiones de GEI incluyen los alcances 1, 2 y los elementos más relevantes e influenciados del alcance 3. También, contar con planes de transición.
- **NATURALEZA:** Contar con objetivos e indicadores ambientales ambiciosos, con base científica, a corto y medio plazo que contribuyan a la recuperación de la naturaleza/biodiversidad para 2050. Reportar anualmente a nivel externo los progresos llevados a cabo por la empresa.
- **DERECHOS HUMANOS:** Declarar el compromiso con la protección de los derechos humanos, con apoyo a los Principios Rectores de Naciones Unidas sobre Empresas y Derechos Humanos o a las Líneas Directrices de la OCDE a través de políticas corporativas y de un proceso de diligencia debida en materia de derechos humanos.
- **DEI y NO DISCRIMINACIÓN:** Declarar el apoyo a la inclusión, la igualdad, la diversidad y la eliminación de cualquier forma de discriminación a través de políticas corporativas.
- **TRANSPARENCIA Y DIVULGACIÓN:** Operar con el máximo nivel de transparencia, incluyendo información material sobre los asuntos ASG en el reporte de información financiera y/o no financiera. Incorporar/alinear la identificación y valoración de riesgos ASG al análisis de materialidad y a los procesos generales de gestión de riesgos corporativos y reportar la información externamente.

Periódicamente, y en respuesta tanto a compromisos adquiridos como a tendencias emergentes, Forética realiza una evaluación del nivel de madurez de las entidades que integran el Consejo. Esta evaluación se lleva a cabo en base a estos cinco criterios, con el objetivo de identificar el grado de avance de las compañías y apoyar a los socios promotores en la mejora de sus niveles de adhesión, ambición y acción empresarial.

En las evaluaciones correspondientes a 2023 y 2024, Adif y Adif AV alcanzaron el grado mínimo requerido en los cinco criterios, demostrando así su compromiso y liderazgo en materia de sostenibilidad.

En la evaluación de 2025, y como novedad, se ha puesto foco en el agua. Forética ha evaluado el desempeño de las empresas en base a su gestión eficiente del agua y los recursos hídricos. En la evaluación Adif y Adif AV han alcanzado un buen nivel de madurez con recomendaciones de mejora a futuro.

Durante 2025 se celebraron, además, dos reuniones del órgano consultivo del Consejo Empresarial Español para el Desarrollo Sostenible:

- **Reunión ejecutiva (06/02/2025). Consejo Empresarial Español para el Desarrollo Sostenible.** Centrada en situar la sostenibilidad como pilar de competitividad y confianza empresarial. Se reafirmó el compromiso frente a la emergencia climática, la pérdida de biodiversidad y la desigualdad, destacando la necesidad de operar con los más altos estándares de buen gobierno y transparencia. Se subrayó la urgencia de intensificar medidas de adaptación a fenómenos climáticos extremos y la

importancia crítica del agua como recurso esencial, impulsando estrategias sostenibles e innovación tecnológica para su gestión. Además, se presentó el trabajo de las comisiones: **Net-Zero** y **Equity Action**.

- **Reunión anual (28/05/2025). Reunión de Enlaces.** Se realizó un repaso de la actualidad, el contexto y las perspectivas ESG en 2025, se abordaron las novedades relacionadas con la evaluación de los cinco criterios del Consejo Empresarial y se compartieron los próximos hitos para el Consejo en 2025 y 2026.

Otros programas con los que se genera impacto social desde la Entidad

Vías verdes

En el marco de su compromiso con la responsabilidad social y la sostenibilidad, Adif impulsa el **Programa de Vías Verdes**, mediante la transformación de antiguos trazados ferroviarios en desuso en itinerarios accesibles y sostenibles. Este patrimonio, que **supera los 37 millones de metros cuadrados y los 1.900 kilómetros** distribuidos por todo el territorio nacional, contribuye a la conexión de núcleos rurales, al impulso del turismo sostenible y a la sensibilización ambiental. Con el fin de mejorar su identificación y puesta en valor, en 2025 se ha creado una **Guía de estilo para el patrimonio ferroviario de Adif con interés social**, que incluye las Vías Verdes.

En este contexto, se ha instaurado el endoso **«Adif Patrimonio Ferroviario»**, cuyo uso es obligatorio para los gestores de las Vías Verdes en todos los soportes de comunicación y señalización, conforme a los criterios gráficos establecidos. Asimismo, para dar información a la ciudadanía, se exige la instalación de paneles informativos y de orientación normalizados a lo largo de los itinerarios, que faciliten su localización, destaquen los puntos de interés y recojan una breve reseña histórica de los tramos ferroviarios.

Finalmente, con el objetivo de garantizar la transparencia, el control en la aplicación de los bienes y derechos y la evaluación del impacto social y territorial de las Vías Verdes, Adif ha establecido como obligación la **presentación anual de una memoria** por parte de los organismos gestores.

Es la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), con la colaboración de Adif, quien, en la línea de preservación del patrimonio histórico ferroviario, gestiona, promueve y dinamiza el Programa de [Vías Verdes](#) desde 1993.



Vías verdes contratadas ⁴⁹

Extensión de las vías verdes de Adif (longitud km)⁵⁰

Extensión de las vías verdes de Adif (superficie m²)⁵¹

Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
135	136	141
1.842	1.867	1.904
36.752.371	37.112.669	37.403.066

Vías verdes firmadas en 2025

Vías Verdes	Km Vía Verde	Superficie en m ²
Vía Verde de la Sierra (Provincia Sevilla: TT.MM.: El Coronil, Montellano, Coripe y Pruna. Y Provincia Cádiz: TT.MM: Puerto Serrano, Olvera).	52,372	794263
Vía Verde de Villamanta (T.M. de Villamanta, Madrid).	9,976	193930
Vía Verde del Carilet, a su paso por el T.M. de Gironella. (Barcelona)	0,423	3398
Vía Verde de la Val de Zafán - Tramo Tortosa - La Rápita, T.M. Tortosa, Comarca del Baix Ebre. (Tarragona). (Extensión)	5,972	45836
Extensión Vía Verde de la Val de Zafán - Tramo Tortosa - La Rápita. T.M. de Roquetes, Comarca del Bajo Ebro (Tarragona). (Extensión)	2,981	33470
Vía Verde del Carilet, a su paso por el T.M. de Casseres. (Barcelona).	1,3	13763
Totales	73,024	1.084.660

Elementos ferroviarios cedidos para usos museísticos

Adif colabora con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles cediendo material ferroviario en desuso, colaborando en su puesta en valor como **elementos de interpretación del**

patrimonio ferroviario en un espacio expositivo y museístico, lo que permite proteger un patrimonio público de todos, ser transparente con la ciudadanía y comunicar la participación de Adif en aquellos espacios donde el material es expuesto.

Seguimiento de cesiones realizadas

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Núm. de elementos ferroviarios obsoletos cedidos por Adif a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles	93	181	44

Elementos ferroviarios cedidos a la FFE en 2024

	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Vehículos ferroviarios (plataformas, dresinas...)	5	13
Elementos ferroviarios (aguadas, señales, enclavamientos...)	25	30
Registros documentales (fotografías, planos u otros documentos)	151	-
Vías y traviesas para Museos y asentamiento del material cedido (43 m)	-	1

En 2025, Adif ha puesto a disposición de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles para su exposición pública trece vehículos, treinta elementos ferroviarios obsoletos para el uso ferroviario, pero con un importante valor histórico cultural industrial (aguadas, señales, semáforos, etcétera) y cuarenta y tres vías y traviesas para museos y asentamiento del material cedido.

Con el fin de mejorar su identificación y puesta en valor, en 2025 se ha aprobado una Guía de estilo para el patrimonio ferroviario de Adif con interés social, que incluye el material ferroviario histórico cedido a para su exposición a la ciudadanía.

En este contexto, se ha creado el endoso «Adif Patrimonio Ferroviario», cuyo uso es obligatorio para los gestores de los museos en todos los soportes de comunicación y señalización, conforme a los criterios gráficos establecidos.

Adicionalmente, con el objetivo de garantizar la transparencia, el control en la aplicación de los bienes y derechos y la evaluación del impacto social, Adif ha establecido como obligación la presentación anual de una memoria por parte de los organismos gestores que exponen el material ferroviario.

Inmuebles con carácter social

En 2025 se han firmado 32 contratos referidos a 53 inmuebles para uso social, que a buen seguro generarán puestos de trabajo relacionados con el turismo rural o el bienestar social, englobando los inmuebles arrendados con criterios sociales, así como los inmuebles pertenecientes al Programa Activos para el Desarrollo.

Arrendamientos con criterios sociales

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Núm. de inmuebles arrendados con criterios sociales (y del Programa Activos para el desarrollo)	39	81	53
Dato acumulado	305	355	384

Programa Activos para el Desarrollo

El programa de Activos para el Desarrollo tiene como objetivo impulsar la recuperación de activos inmobiliarios en desuso para su reutilización en proyectos sociales o empresariales, en colaboración con instituciones, entidades sin ánimo de lucro o empresas, para generar actividad económica, especialmente en entornos rurales.

En 2025 se han firmado 3 nuevos contratos en este programa, alcanzando el total de 11 contratos englobando 29 inmuebles arrendados destinados a viviendas sociales, a proyectos culturales, y a empresas para su propia actividad

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
N.º total de contratos de arrendamiento	9	10	11
N.º total de inmuebles arrendados	23	26	29
N.º entidades con las que colaboramos	9	10	11

A continuación, se detallan las entidades con las que Adif colabora dentro del programa de Activos para el Desarrollo:

- Asociación de Traductores del Viento (Madrid).
- Asociación Cultural Norte Joven Mieres – Norjomi – (Asturias).
- Ayuntamiento de Yanguas del Eresma (Segovia).
- Ayuntamiento de Ferrerueta (Teruel).
- Ayuntamiento de Obejo (Córdoba).
- Concello de Oroso (A Coruña).
- Empresa O Carballino (Ourense).
- Persona física (Miraflores de la Sierra).
- Singular Stay S.L. (Lugo).
- Asociación Cultural Arthouse Madrid (Toledo).
- Persona Física (León).

3.3.4. Metas relacionadas con la gestión de incidencias negativas de importancia relativa, el impulso de incidencias positivas y la gestión de riesgos y oportunidades de importancia relativa (S3-5)

Las principales metas planteadas en materia de **colaboración con los colectivos afectados y la comunidad** son las siguientes:

- Actualización del procedimiento que regula el Programa Estación Abierta.
- Revisión de la Política de Patrocinios para avanzar en la gestión y minimizar demoras o incumplimientos en la tramitación de los patrocinios que imposibiliten su contratación.
- Medición de la contribución social de Adif mediante la inclusión de indicadores de impacto de los contratos de inmuebles con fines sociales, de bienes muebles cedidos para uso museístico y de Vías Verdes.
- Aumento de la visibilidad de Adif en estos proyectos a través de señalización en los inmuebles cedidos y la mención en actos culturales organizados por administraciones públicas gestoras.

- Seguimiento y renovación de Alianzas vigentes y firma de nuevos acuerdos..]

3.4. Consumidores y usuarios finales (S4)

Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (SBM-3)

El listado de IROs relacionados con los colectivos afectados, identificados como relevantes tras el análisis de doble materialidad, se expone en el [anexo 8.1 Impactos, Riesgos y Oportunidades \(IROs\)](#)

3.4.1. Políticas relacionadas con los consumidores y usuarios finales (S4-1)

Las políticas referentes a calidad y cliente se divulgan en el apartado [4.1.1. Cultura corporativa y políticas de cultura corporativa y conducta empresarial \(G1-1\)](#).

3.4.2. Procesos para colaborar con los consumidores y usuarios finales, canales de comunicación y procesos en materia de incidencias (S4-2) (S4-3)

Sistemas de reclamación

Durante el año 2025 **se han recibido un total de 2.900 reclamaciones** lo que representa un **14,40% menos respecto al año anterior**. También se han recibido un total de 140 sugerencias, lo que representa un descenso del 65%.

Con el año 2025 ha supuesto el primer año completo donde se ha implantado el **Formulario de Reclamaciones Electrónico**, complementando a los soportes tradicionales (libro de reclamaciones, correo electrónico, correo postal, hoja de sugerencias, hoja de abordó, Sede electrónica Adif y Adif AV, Registro General). Se ha reforzado su posible utilización a través de la implantación de códigos QR en la cartelería de las oficinas de atención al cliente de nuestras Estaciones.

Los datos procedentes de tanto del Formulario de Reclamaciones Electrónico como de los soportes tradicionales son capturados en la aplicación Reclama y se está ultimando la puesta en marcha de un servicio de conexión con el Ministerio, conexión que se encuentra ya únicamente pendiente de puesta en producción.

Encuestas de calidad percibida

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Calidad percibida en estaciones (puntos/10) ²¹⁵	N/D ²¹⁶	7,6	N/D ²¹⁷
Calidad percibida en transporte de mercancías (puntos/10) ²¹⁸	5,7	5,9	N/D ²¹⁹

²¹⁵ Dato agregado Adif y Adif AV

²¹⁶ Durante 2023 no se realizó la encuesta de calidad debido al cambio de la empresa adjudicataria.

²¹⁷ Encuesta en tramitación, previsto disponer de los datos a lo largo del año 2026

²¹⁸ Dato agregado para Adif y Adif AV.

²¹⁹ Encuesta en tramitación, previsto disponer de los datos a lo largo del año 2026

Reclamaciones recibidas en estaciones de viajeros²²⁰

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
N.º de reclamaciones	3.965	3.388	2.900

Reclamaciones recibidas por temática²²¹

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Atención al Cliente Externalizado	97	15	17
Servicio Asistencia Adif Acerca	1.181	1.153	934
Información Externalizada	15	8	9
Seguridad	459	368	287
Servicios Comerciales	57	38	32
Equipamiento	414	256	228
Instalaciones y Accesos	1.138	1.036	898
Atención al Cliente	193	194	211
Información en Estaciones	411	318	284

Además, también se lleva un registro de los datos obtenidos en cuanto a las **sugerencias**, habiendo obtenido los siguientes datos:

Sugerencias recibidas en estaciones de viajeros²²²

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
N.º de sugerencias	206	214	140

Sugerencias recibidas por temática²²³

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Servicio Asistencia Adif Acerca	0	18	9
Sugerencias sobre servicios comerciales	23	17	6
Sugerencias sobre seguridad	4	4	4
Sugerencias sobre información en estaciones	18	14	10
Sugerencias sobre atención al cliente	9	10	18
Sugerencias sobre equipamiento	78	64	38
Sugerencias sobre instalaciones y accesos	74	86	55

3.4.3. Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre los consumidores y usuarios finales,

²²⁰ Dato agregado Adif y Adif AV.

²²¹ Dato agregado Adif y Adif AV.

²²² Dato agregado Adif y Adif AV.

²²³ Datos integrados Adif y Adif AV. Hay una serie de indicadores que se venían reportando en años pasados que no se reportan por no ser parte del negocio de Adif (venta de billetes)

enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los consumidores y usuarios finales y la eficacia de dichas actuaciones (S4-4)

Servicio prestado²²⁴

Principales Hitos:

- **Optimización del negocio de aparcamientos** mediante el contrato, iniciado en julio del 2024, de explotación de los aparcamientos de 55 estaciones de viajeros (23 de Adif²²⁵), con 22.999 plazas. Este contrato implica una mejora tanto en la gestión de espacios como en la información y conocimiento de la operativa y los resultados de los aparcamientos.
- El contrato de Cesión de **Espacios Destinados a la Explotación Integral de la Actividad Publicitaria y Promocional de Adif AV y Adif** se inició con fecha 25 de abril de 2022. **Durante 2025** se ha constatado que el negocio de la publicidad en las estaciones está perfectamente asentado, **se ha producido un incremento superior a las previsiones en los resultados del negocio**, pese a la afección por obras en las principales estaciones de viajeros, y se considera un éxito el aprovechamiento de las sinergias entre las estaciones de viajeros de Adif AV y Adif y las estaciones de Cercanías, todas ellas incluidas en el contrato de publicidad. El actual contrato de publicidad **representa un incremento del 101% de facturación** para Adif AV y Adif **respecto del contrato anterior**.
- En el año 2025 se han **inaugurado 3 estaciones**: Sama-Los Llerones y La Felguera-Nuevo Langreo pertenecientes a la red de Ancho Métrico de Asturias y Albal, perteneciente al núcleo de Cercanías de Valencia.

Contribución a los ODS:



Desarrollo del Proyecto Ecomilla²²⁶

Adif fomenta el transporte intermodal mediante el **Proyecto Ecomilla** que tiene como objetivo hacer fácil y sostenible el recorrido puerta a puerta del viajero (desde el origen a la estación y desde la estación hasta el punto de destino) utilizando un medio de transporte energéticamente eficiente y de 0 emisiones.

Para ello, se busca que la estación sea un espacio amable, que mejore el objetivo estratégico de la experiencia del cliente, que permita la intermodalidad entre los distintos modos de transporte, para poder elegir la mejor alternativa en la toma de decisiones de los viajeros,

²²⁴ Contenido vinculado al PE2030, Pilar Servicio. Objetivo 1 (PSEV-OE1), Objetivo 3 (PSEV-OE3), Objetivo 4 (PSEV-OE4), Objetivo 6 (PSEV-OE6), Objetivo 7 (PSEV-OE7) y Objetivo 8 (PSEV-OE8).

²²⁵ **Estaciones de Adif**: Andalucía: Algeciras, Almería, Cádiz, Huelva, Jaén, Ronda, Sevilla Plaza de Armas, Virgen del Rocío (Sevilla). Cantabria: Santander. Castilla-La Mancha: Alcázar de San Juan (Ciudad Real). Castilla y León: Salamanca. Cataluña: Barcelona Clot, Figueras. Comunidad de Madrid: Villalba. Comunidad Valenciana: Valencia Nord, Xàtiva. Extremadura: Mérida, Plasencia. Galicia: Ferrol, Vigo Guixar. País Vasco: Bilbao Abando Indalecio Prieto, Irún. La Rioja: Logroño.

²²⁶ Contenido vinculado al PE2030, Pilar Servicio. Objetivo 1 (PSEV-OE1).

reduciendo su incertidumbre y accediendo con ello a la denominada movilidad bajo demanda.

Se está diseñando un área donde se integrarán los diferentes vehículos de movilidad sostenible (0 emisiones, compartidos), puntos de recarga eléctrica, aparcamientos seguros de bicicletas, paquetería de última milla, etc.

Los objetivos son:

- **Económicos:** disminuir el uso de vehículos contaminantes y del vehículo propio. La contaminación es un factor de ineficiencia económica, demandante de más recursos. La movilidad eficiente y sostenible libera recursos para otros fines más necesarios.
- **Sociales:** gestionar la demanda y aumentar el bienestar en el viajero y la ciudadanía, así como promover cambios en conductas individuales para lograr un nuevo balance colectivo entre la forma de desplazarse y la calidad de vida.
- **Ambientales:** disminuir la contaminación atmosférica, acústica, recuperar espacios públicos en la ciudad y combatir el cambio climático.

Durante 2025, en el marco del **contrato de aparcamientos**, iniciado con fecha 30 de julio de 2024, se han ido analizando y autorizando las inversiones a realizar en los aparcamientos, teniendo en cuenta las afecciones y posibles afecciones por obras en las estaciones y sus entornos, la prioridad estratégica de cada estación del contrato.

También en 2025, en el marco del contrato “Suministro e Instalación, Legalización y Operación y Mantenimiento de **1.079 PREs en los Aparcamientos de 80 estaciones de Adif y Adif AV**” se ha trabajado en la instalación de los puntos de recarga y su puesta en servicio para el público en general, prevista para 2026.

Consolidación del Modelo de Gestión Comercial de locales destinados a la actividad alquiler de coches (*Rent a car*) en estaciones de viajeros²²⁷

Durante 2025 se ha continuado la gestión del contrato **Modelo de Gestión Comercial de locales destinados a la actividad alquiler de coches (*Rent a car*)** (más información en [IG 2024](#) Adif) en estaciones de viajeros con resultados económicos de relevancia primordial para Adif AV y Adif, con un crecimiento de gran impacto con respecto al anterior contrato de alquiler de vehículos sin conductor.

Dada la afección por obras en las principales estaciones ha sido preciso un cuidado especial para garantizar que la actividad sufriese los mínimos impactos posibles.

El actual contrato de alquiler de vehículos sin conductor **representa un incremento del 106% de facturación** para Adif AV y Adif **respecto del contrato anterior**.

Estaciones. Digitalización de los procesos y procedimientos de la Dirección de Explotación Comercial. Implantación de herramientas CRM y de gestión contractual²²⁸

El Nuevo **Modelo Inteligente de Relaciones con Clientes CRM** (licencias y *software*) se adjudicó el primer trimestre de 2025.

²²⁷ Contenido vinculado al PE2030, Pilar Servicio. Objetivo 8 (**PSEV-OE8**).

²²⁸ Contenido vinculado al PE2030, Pilar Servicio. Objetivo 3 (**PSEV-OE3**).

Durante los restantes trimestres de 2025 se ha procedido al diseño y definición del *software* a fin de cubrir las necesidades operativas y comerciales de la Dirección de Explotación Comercial.

El CRM, que se implantará aproximadamente durante el primer semestre de 2026, **permitirá optimizar** no sólo la gestión de clientes, contratos, información, entre otras variables, sino del control y conocimiento de los clientes y del mercado, pues facilitará un mayor y mejor **gobierno del dato durante todo su ciclo de vida**, lo que asegurará su calidad, disponibilidad, integridad, seguridad y cumplimiento normativo y contribuirá a su confiabilidad como soporte de la toma de decisiones estratégicas y a la eficiencia de su uso.

Igualmente, el **uso de Clarity, plataforma corporativa de gestión y seguimiento de proyectos**, permitirá un **control digital** de la tramitación de los expedientes de ingresos de la Dirección de Explotación Comercial que aportará rigor, estabilidad y eficiencia al control y supervisión de los procesos de contratación.

Gestión de las estaciones de viajeros. Actuaciones de inversión para mejora de las estaciones (accesibilidad, seguridad, funcionalidad y explotación, redes telecomunicaciones fija y wifi)²²⁹

En cuanto a la mejora de las estaciones desde el punto de vista de la edificación, durante el año 2025 la actividad principal ha sido la redacción de proyectos y ejecución de obras para mejorar su accesibilidad y condiciones, mejorando las instalaciones y su adecuación a normativa, la optimización del mantenimiento de las estaciones y la mejora de la seguridad en los cruces entre andenes.

En este contexto, **las principales actuaciones de 2025 son las siguientes:**

- **Continúan las obras para la mejora de la accesibilidad en las estaciones de Ordes, Cerceda-Meirama y Uxes** (pertenecientes al eje atlántico), en Martutene y en Monforte de Lemos.
- **Han finalizado las obras de pasos inferiores adaptados a PMR** y prolongación de andenes en los apeaderos de Fornells de la Selva y continúan las de Celrà (Girona).
- **Continúan las obras para el nuevo apeadero adaptado a la accesibilidad en Loiola** (Donostia-San Sebastián).
- **Continúan las obras de ejecución de un apeadero de cercanías en La Tenería (Pinto)**, y la ejecución de las obras de paso subterráneo en la estación de Cantillana.
- Se ha continuado la redacción del proyecto de **reparación de bóveda y fachadas en la estación de A Coruña**, y el proyecto de ejecución para el **nuevo aparcamiento en superficie de la estación de Mieres Puente (Asturias) mientras que el proyecto de rehabilitación de la estación de Sigüenza es aprobado**.
- Se ha continuado con la ejecución de las **obras de restauración** de las fachadas, cubiertas y naves laterales **de Valencia Estació del Nord**.
- Ha finalizado la ejecución de las obras de **rehabilitación** de la cubierta de andenes **en la estación de Barcelona Estació de França**.

²²⁹ Contenido vinculado al PE2030, Pilar Servicio. Objetivo 3 (PSEV-OE3).

- Continúa la ejecución de las obras para la **rehabilitación integral de la estación de Cartagena**.
- Se han finalizado las obras de **acondicionamiento del apeadero de Ordizia (Gipuzkoa)** para accesibilidad y la ejecución de obras para mejorar la accesibilidad **en la estación de Valdepeñas**.
- Continúa la ejecución de las obras de accesibilidad y de reforma del edificio de viajeros de **la estación de Alcalá de Henares**.

Asimismo, se ha continuado con las actuaciones para la **adecuación de cruces de vía entre andenes para viajeros** Orden TMA/135/2023 - Instrucción ferroviaria para el proyecto y construcción del subsistema de infraestructura (IFI).

Por otro lado, se continúa trabajando en la redacción del proyecto y ejecución de las actuaciones en materia de **equipamientos y sistemas de explotación del Centro Neuronal de Estaciones** y de las actuaciones en las estaciones para telegestión y han finalizado las obras del proyecto básico y de ejecución para la implantación del Centro Neuronal de Estaciones en **Valdebebas**.

Estaciones. Prestación de Servicios de Mantenimiento de Estaciones y Servicios Auxiliares y Complementarios (ACA)

Se ha continuado con el contrato de prestación de servicios externos auxiliares y complementarios (ACA), contrato en 6 lotes, uno por ámbito territorial, que posibilita la disponibilidad de personal de forma presencial en 70 estaciones, de forma ordinaria, en los horarios y días de la semana definidos por estación, y permite, adicionalmente, la prestación de servicios extraordinarios en el ámbito de todas las estaciones de Adif y Adif AV, para dar respuesta a necesidades de la explotación de las estaciones y dar la afección a la operación normal en situaciones adversas o en caso de incidencias.

Además de este contrato, y derivado, principalmente, de la generación de nuevas necesidades en las estaciones por la liberalización ferroviaria (control de aforos en estaciones con salas de embarque con alta ocupación, gestión de flujos en estaciones, atención al cliente en vestíbulos fuera de puntos fijos, separación de las funciones de atención al cliente y sistemas de información al viajero, etc.), se continua con los servicios externos auxiliares y complementarios en las estaciones de: Alcázar de San Juan, Barcelona França, Barcelona Sants, Córdoba, Girona, Madrid Chamartín - Clara Campoamor, Madrid Puerta de Atocha - Almudena Grandes, Sevilla Santa Justa, Tarragona, València Estación del Nord y Zaragoza Delicias. Asimismo, también se han contratado servicios ACA para atender las responsabilidades de Adif en la gestión de los tráficos de transporte por carretera de las estaciones intermodales de Huesca y Almería.

En este sentido, hay un total de 58 estaciones incluidas en servicios ordinarios.

En 2025 se ha continuado la línea de trabajo de homogenización y racionalización de contratos de mantenimiento de instalaciones y contratos de limpieza conforme el Modelo de Mantenimiento, agrupando contratos por tipología de instalaciones y en ámbitos territoriales por subdirección o por jefaturas de estaciones.

Se continúa la implantación de contratos Mixtos, de clase contable Explotación e Inversión, que incluyen presupuesto de renovación de instalaciones por situaciones sobrevenidas.

Destacan los siguientes contratos de servicios de mantenimiento:

- Servicios de Mantenimiento integral de instalaciones generales de las Estaciones de Viajeros. Con alcance a 635 Estaciones (589 de Adif).

- Servicios de Mantenimiento del Sistema de Información al Viajero (contratos para el Hardware y para el software). Con alcance a 379 Estaciones (333 de Adif).
- Servicios de Mantenimiento de Ascensores, Rampas y Escaleras mecánicas Con alcance previsto en próximos contratos a 120 Estaciones (78 de Adif).

A su vez se destaca el Proyecto '**Gestión de Activos**' que pretende establecer una metodología y herramientas renovadas para la gestión del mantenimiento. Se ha planteado el Servicio Integral de Mantenimiento de Ascensores, Escaleras y Rampas mecánicas como primer contrato a gestionar con esta metodología.

En cuanto a contratos de mantenimiento en vigor, **no se han producido incidencias reseñables**.

Relacionado con los servicios de mantenimiento se tiene establecido un **indicador de fiabilidad de instalaciones**, con alcance a 391 estaciones de gestión directa, (no incluye estaciones de Cercanías o red de ancho métrico), en 2025 el valor del índice obtenido es de 90,05%, y un indicador de disponibilidad de equipos esenciales con alcance a 12 estaciones principales, en 2025 el valor del índice obtenido es de 97,42%.

Liberalización del transporte de viajeros (ámbito estaciones viajeros-explotación comercial)²³⁰

A lo largo de las 4 ventanas de solicitudes de la Declaración de la Red (DR) que se abrieron en el año 2025, se recibieron un total de 553 peticiones, distribuidas de la siguiente manera:

- **ILSA:** total 60 solicitudes: 28 Resueltas y con contrato, 25 rechazadas, 6 repetidas y 1 pendiente.
- **OUGO:** total 4 solicitudes: 4 Resueltas y con contrato.
- **RENFE:** total 485 solicitudes: 483 Resueltas y con contrato, 1 rechazada y 1 pendiente.
- **RENFE MERCANCÍAS:** total 1 solicitud: 1 Resuelta y con contrato.
- **FGC:** total 1 solicitud: 1 pendiente.

En el **Horario de Servicio 2024-2025** las empresas de transporte de viajeros **han seguido incrementado sus circulaciones** incorporando nuevos destinos a su oferta comercial. Así, durante el año 2025 **Ouigo comenzó a operar entre Madrid y el eje sur** (16 de enero de 2025).

Durante el 2025, los principales hitos destacados en el marco de la liberalización del transporte ferroviario son los siguientes:

- Modificaciones y adecuaciones en textos normativos, como por ejemplo, el establecimiento de principios del procedimiento de coordinación y criterios de prioridad para incluir en Declaración de Red o la propuesta de modificación de la Declaración de la Red a raíz de la publicación en BOE 10.02.25 de la Orden TMR/124/2025, de 3 de febrero, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones por perturbaciones extraordinarias de tráfico en el transporte ferroviario de mercancías (SAPET). Además, en fecha 27 de diciembre de 2025 se publicó en el BOE la Orden TRM/1522/2025, de 21 de diciembre, por la que se modifica la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la

²³⁰ Contenido vinculado al PE2030, Pilar Servicio. Objetivo 6 (**PSEV-OE6**).

red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria que, entre otras cuestiones, modifica los plazos del calendario anual de adjudicación de capacidad y conlleva la consiguiente modificación de la DR para adaptar su contenido a este cambio normativo.

- Durante el año, se han realizado adaptaciones en la programación y la topología de trenes para integrar diversas mejoras en la red, como:
 - Nuevo apeadero de Albal.
 - Renovación línea 204 Canfranc.
 - PAT Autopista Ferroviaria obras L200 (tramo Madrid-Zaragoza).
 - Soterramiento de Langreo.
 - Acceso a variante de Valladolid.
 - Reapertura línea Zafra Huelva.

Entre los objetivos de liberalización para los próximos años, destacan:

- **Liberalización del tráfico de viajeros:** Segunda fase de la Liberalización del tráfico de viajeros: Desarrollar la oferta de capacidad a lo largo de todas las fases del proceso.
 - Durante el Horario de Servicio 2024-2025, se han firmado adendas a los Acuerdos Marco suscritos con las empresas Renfe y Ouigo. En concreto, en fecha 18 de marzo de 2025 se firmó la Adenda nº 4 al Acuerdo Marco suscrito con Renfe en cumplimiento de la resolución dictada por la CNMC (expte. STP/DTSP/068/24) en relación con el cambio de cabeceras de determinados servicios entre Madrid y el eje este, con limitación de los Horarios de Servicio a los que afecta dicho cambio (2024/2025 y 2025/2026). Y, en fecha 6 de marzo de 2025 se suscribió la Adenda nº 3 al Acuerdo Marco firmado con Ouigo de cara a la modificación de la fecha de inicio de las operaciones en el eje este (Madrid-Valencia 7/10/2022 y Madrid-Alicante 28/04/2023) y en el eje sur (30/10/2024). Finalmente, Ouigo inició sus servicios en el eje sur el 16 de enero de 2025.
 - Mediante la Adenda nº 6 por la que se modifica el contrato entre la Administración General del Estado y la sociedad Renfe Viajeros respecto de los servicios sujetos a Obligaciones de Servicio Público de fecha 11 de diciembre de 2024, al no ser posible determinar las OSPs que serán objeto de licitación antes del 1 de enero de 2026, las partes acordaron **demorar la liberalización del mercado de OSPs a partir de 2028**.
- Seguir desarrollando proyectos de mejora de horarios y topología y su efecto en los datos de puntualidad.

Plan de actuaciones de mejora en cruces entre andenes²³¹

En 2025 se ha continuado con la ejecución del programa de actuaciones de mejora iniciado en 2019 que presenta **tres vías de actuación**:

- Implantación de **medidas de protección en los cruces de uso de viajeros**, que incluye la instalación de señales de precaución en andén y de señales de silbar para

²³¹ Contenido vinculado al PE2030, Pilar Servicio. Objetivo 7 (PSEV-OE7).

los trenes, instalación de señales de prohibición de cruzar las vías a lo largo de los andenes y el balizamiento e iluminación de andén a la altura del cruce.

- Implantación de **medidas de protección en los casos de cruces de uso de servicio**, que incluye la instalación de una valla disuasoria con cierre y la señalización de prohibición excepto para uso exclusivo de personal ferroviario o de emergencias.
- **Levantamiento de cruces** en aquellos casos que no se consideran necesarios para la explotación de la estación o actividad ferroviaria, en estos casos se procede a la instalación de señales de prohibición y al levantamiento de los elementos o material que cruza la infraestructura de vía, asimismo se efectúa en ciertos cruces la instalación de valla disuasoria al final de andén o el recrecido de andenes. Tras la ejecución de dichas actuaciones se efectúa su baja del inventario.

Asimismo, en 2025 se ha remitido a la AESF y al MITMS la actualización del **Plan de Actuaciones en Cruces entre Andenes** que se entregó en diciembre 2025, en cumplimiento del R.D. 929/2020 de Seguridad Operacional e Interoperabilidad Ferroviarias. En el mismo se incluye la propuesta de plan para la adecuación de los equipamientos de protección de todos los cruces entre andenes activos, que alcanza a los tipos de protección clase 1, (de protección pasiva mediante señalización o de protección activa de aviso usuario de la llegada del tren), y de protección clase 2, (que incluye señalización luminosa y acústica accionada por el tren al aproximarse al cruce), y para la disminución de cruces mediante su supresión por construcción de pasos a distinto nivel de vías, teniendo en cuenta los casos de actuaciones previstas de renovación o acondicionamiento de infraestructura de vía u otros condicionantes como son la mejora de la accesibilidad en determinadas estaciones o la disminución del nivel de riesgo.

En la **actualización del Plan se ha incluido el seguimiento de la implementación de las actuaciones previstas hasta 2030**, con un objetivo final de cruces activos de un 57% sobre el total de cruces. Los equipamientos de protección clase 1 se prevén finalizar en 2026, los equipamientos de protección clase 2 se efectuará su implantación según el desarrollo de la medida. Los primeros prototipos fueron instalados en la estación de San Yago y se realizaron pruebas entre abril y septiembre 2023, y posteriormente en la estación de Villacañas realizándose las pruebas durante el 2024.

En 2025 también se ha elaborado una actualización del inventario de cruces entre andenes, de Adif y de Adif AV, que ha sido entregado a la AESF y al MITMS en cumplimiento del R.D. 929/2020 de seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias. Se tienen identificados en estaciones de Adif un total de **702 cruces activos**, con uso de pasajeros y de servicio.

Centro Neuronal de Estaciones (CNE) y actuaciones en estaciones para telegestión

Durante 2025, se ha continuado con la ejecución del expediente “Redacción del proyecto y ejecución de las actuaciones en materia de equipamientos y sistemas de explotación del centro neuronal de estaciones (CNE) y de las actuaciones en las estaciones para telegestión”.

Desde el CNE se dará servicio de operación y mantenimiento a todas las estaciones de viajeros (637) y se diseña con capacidad de futuro para posibilitar la prestación de servicios en las estaciones de Cercanías.

La contratación de estas actuaciones se aprobó el 27 de mayo de 2022 con un presupuesto base de licitación de 28.331.065 € (sin IVA). El adjudicatario es la empresa UTE INDRA SISTEMAS, S.A - ENCLAVAMIENTOS Y SEÑALIZACION FERROVIARIA ENYSE, S.A.U.,

ABREVIADAMENTE “UTE CENTRO NEURONAL DE ESTACIONES” y el contrato se formalizó el 15 de junio de 2023 por un importe de 25.723.116 € (sin IVA).

El plazo de ejecución del objeto del contrato es de 48 meses, contados a partir de la fecha de 10 de octubre 2023 correspondiente al levantamiento de la orden de inicio.

La obra civil del CNE de Valdebebas ha finalizado en diciembre 2025 y da comienzo a los trabajos de adecuación de la sala de control de Valdebebas.

Durante el 2025 se han visitado y realizado trabajos en Estaciones de la Subdirección Norte, Noroeste, Este y Sur.

- Alcance **454 estaciones**
- **Presupuesto de actuaciones** en estaciones de Adif: 25.553.045,46€.
- **Presupuesto Asistencia Técnica:** 1.351.827,48€.

Accesibilidad universal en estaciones de viajeros²³²

En 2025 han continuado las obras para la mejora de la accesibilidad en las estaciones de Ordes, Cerceda-Meirama y Uxes, (pertenecientes al eje atlántico), en Martutene y en Monforte de Lemos; las obras de pasos inferiores adaptados a PMR y prolongación de andenes en los apeaderos de Fornells de la Selva y Celrà (Girona); las obras para el nuevo apeadero adaptado a la accesibilidad en Loiola (Donostia-San Sebastián), y la ejecución de las obras de paso subterráneo en la estación de Cantillana.

Durante 2025 finalizan las obras de acondicionamiento del apeadero de Ordizia (Gipuzkoa) para accesibilidad, la ejecución de obras para mejorar la accesibilidad en la estación de Valdepeñas y continúa la ejecución de las obras de accesibilidad y de reforma del edificio de viajeros de la estación de Alcalá de Henares.

En 2025 se han iniciado también las obras de pasos inferiores adaptados a PMR y prolongación de andenes en los apeaderos de Bordils-Juià / Sant Jordi Desvallés / Camallera.

Accesibilidad en estaciones de viajeros

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
% de viajeros que acceden a estaciones con itinerarios accesibles gestionadas por Adif/Adif AV ²³³	86,93	88,33 ²³⁴	88,41
Inversión en actuaciones relacionadas con la accesibilidad en estaciones (M€) IVA incluido	11,09 ²³⁵	16,79	41,21

Servicio Adif Acerca en estaciones de viajeros²³⁶

Adif Acerca es un servicio prestado por Adif a viajeros de tren con discapacidad o movilidad reducida con el fin de facilitar el tránsito por las estaciones, así como la subida y bajada del tren

²³² Contenido vinculado al PE 2030, Pilar Servicio. Objetivo 7 (PSEV-OE7) y Objetivo 8 (PSEV-OE8).

²³³ Dato agregado Adif y Adif AV

²³⁴ Dato % Accesibilidad en estaciones 2024 calculado con número de viajeros de 2023

²³⁵ Dato agregado Adif y Adif AV

²³⁶ Contenido vinculado al PE 2030, Pilar Servicio. Objetivo 7 (PSEV-OE7) y Objetivo 8 (PSEV-OE8).

Las personas usuarias del servicio Adif Acerca son viajeros con discapacidad (motora, visual, auditiva o cognitiva) o con movilidad reducida por otras circunstancias (personas mayores, personas que porten carritos de bebé, mujeres embarazadas, etc.) que viajan en tren de alta velocidad, larga o media distancia y de cualquiera de las empresas ferroviarias que operan en la Red Ferroviaria Española.

El número de estaciones donde se presta el Servicio alcanza **un total de 146 estaciones**. En 70 de ellas con modalidad permanente (presencia de Asistentes Adif Acerca en todo el horario de Servicio de la estación) y 76 con asistencia en modalidad puntual (presencia de Asistentes únicamente en las franjas horarias en que se haya solicitado asistencia con antelación mínima de 12h previas a la salida del tren).

En las 70 estaciones con modalidad permanente, los Asistentes de movilidad cuentan con dispositivos móviles con la aplicación *SVisual*, un sistema de vídeo interpretación en lengua de signos para personas con discapacidad auditiva.

En 2025 Adif y Adif AV prestaron 849.306 asistencias a viajeros con discapacidad o movilidad reducida de todas las empresas ferroviarias que operan en la red (RENFE, OUIGO, IRYO, INOUI), lo que supone un incremento del 7,20% frente a 2024.

Por estaciones, las de Madrid Puerta de Atocha - Almudena Grandes y Madrid Chamartín - Clara Campoamor son donde más asistencias se prestaron en 2025, con 130.594 y 102.238 asistencias, respectivamente, seguidas de Barcelona - Sants (con 83.749 asistencias) y Sevilla Santa Justa (con 40.147 asistencias).

Adif Acerca, que se enmarca en el compromiso de accesibilidad del Plan Estratégico 2030 (PE 2030) de Adif, **ha renovado en 2025 el certificado de AENOR** que acredita en el cumplimiento de los requisitos exigidos por la norma UNE 170001-2 / 2007 de Accesibilidad Universal. Además, **contribuye a la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 11**, que persigue garantizar el acceso a medios de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles.

En 2025 se han realizado auditorías del sistema en una selección aleatoria de estaciones con Servicio Acerca (tanto con modalidad permanente como con modalidad puntual), **que han posibilitado la Renovación del Certificado del "Sistema de Gestión de Accesibilidad Universal"** en relación con la Norma ISO 170001-2 y que está integrado en el Sistema de Gestión de Adif.

En 2025 entró en funcionamiento la nueva aplicación de gestión de asistencias TEASISTO, desarrollada por Adif y que actualmente se utiliza para la gestión de las asistencias de las empresas ferroviarias IRYO, OUIGO e INOUI, ya que sustituye a la herramienta que anteriormente utilizaban estas empresas, GAP, quedando pendiente para 2026 que igualmente sustituya a GAD, la aplicación de gestión de asistencias de RENFE. Igualmente, se ha lanzado el proceso de licitación del nuevo contrato del Servicio Adif Acerca con el envío de la documentación necesaria para la aprobación del mismo por el Consejo de Ministros y se ha ejecutado el suministro de plataformas elevadoras por importe de 4,20 M€ que reemplazan a las anteriores.

Así, el número de **estaciones titularidad de Adif** donde se presta el **Servicio Acerca es de 100**.

[Plan de Transformación para las Estaciones](#)

Con fecha 3 de junio de 2024 los Consejos de Administración de Adif AV y Adif acordaron la adjudicación a SABA APARCAMIENTOS, S.A. del contrato para el arrendamiento de espacios

en estaciones de viajeros de Adif AV y Adif destinados a la actividad de aparcamientos (Expediente 2024-160-00027).

Estaciones de Adif que forman parte de este expediente:

- Andalucía: Algeciras, Almería, Cádiz, Huelva, Jaén, Ronda, Sevilla Plaza de Armas y Sevilla Virgen del Rocío.
- Cantabria: Santander.
- Castilla-La Mancha: Alcázar de San Juan (Ciudad Real).
- Castilla y León: Salamanca.
- Cataluña: Barcelona Clot y Figueres.
- Comunidad de Madrid: Villalba.
- Comunidad Valenciana: Valencia Nord y Xàtiva.
- Extremadura: Mérida y Plasencia.
- Galicia: Ferrol y Vigo Guixar.
- País Vasco: Bilbao Abando Indalecio Prieto elrún.
- La Rioja: Logroño.

Tras el inicio del contrato, con fecha 30 de julio de 2024 (más información en [IG2024](#) Adif), se ha procedido al **seguimiento y control del contrato de explotación** de los aparcamientos manteniéndose reuniones periódicas con el adjudicatario para la revisión y el control del plan de inversiones, los indicadores de negocio, la facturación,... y, en resumen, la operativa propia del desarrollo de la actividad por el arrendatario.

El actual contrato de aparcamientos **representa un incremento del 74% de facturación** para Adif AV y Adif **respecto del contrato anterior**.

Durante 2025 se ha continuado realizando una **gestión y seguimiento estrecho de los distintos contratos relacionados con la explotación comercial** (contratos de publicidad, alquiler de vehículos sin conductor, aparcamientos...) que han derivado en muy buenos resultados operativos y económicos.

Igualmente, se ha continuado trabajando en la **planificación y lanzamiento de otros proyectos** previstos. Todo ello dentro del **Plan de Transformación de las estaciones** con el **objetivo de conseguir la excelencia en la gestión y una alta calidad en los servicios** a los ciudadanos, viajeros y usuarios de las estaciones.

Respecto de la evolución de resultados generales de calidad de servicio en estaciones de Adif y Adif AV la tendencia general en los últimos años es la mejora continuada general de la percepción de la calidad del conjunto de las estaciones analizadas, si bien es preciso tener en cuenta la afección por obras en las principales estaciones, que de forma clara impacta o puede impactar en dicha percepción.

[Fondos europeos. Actuaciones en Estaciones de Viajeros](#)

Dentro del Plan Nacional de Recuperación y Resiliencia (PRTR) que incluya las reformas y los proyectos de inversión necesarios para alcanzar esos objetivos, en el que Adif y Adif AV participan con más de 5.974 M€ en dos componentes y 4 líneas de inversión. La Dirección de Estaciones de Viajeros tiene actuaciones en los siguientes componentes y líneas de inversión:

C1 I3. Cercanías y Movilidad Urbana: Actuaciones de Mejora de Calidad y Fiabilidad en el Servicio de Cercanías.

Se enumera a continuación el avance en los proyectos y obras realizados en 2025:

- Iniciadas 5 obras (1 de ellas con su correspondiente ACO), por un importe de adjudicación de 16,14 M€ (IVA no inc.) en las obras.
- Finalizadas 3 obras por un importe de adjudicación de 6,16M€ (IVA no inc.)
- Continúan 6 obras por un importe de adjudicación de 20,97M€ (IVA no inc.)

C6 I2. Red Transeuropea de Transportes: Otras Actuaciones.

Se enumera a continuación el avance en los proyectos y obras realizados en 2025:

Continúa 1 obra por un importe de adjudicación de 1,82M€ (IVA no inc.)

3.4.4. Metas relacionadas con la gestión de incidencias negativas de importancia relativa, el impulso de incidencias positivas y la gestión de riesgos y oportunidades de importancia relativa (S4-5)

Servicios prestados

Las principales metas y compromisos con los consumidores y usuarios finales son las siguientes:

- **Nuevo Modelo Inteligente de Relaciones con Clientes (Plataforma CRM)**, se adjudicó el primer trimestre de 2025. Durante los restantes trimestres de 2025 se ha procedido al diseño y definición del *software* a fin de cubrir las necesidades operativas y comerciales de la Dirección de Explotación Comercial.
- Igualmente se ha avanzado en los **Nuevos Negocios** objetivo:
 - Proyecto de Grandes Formatos Digitales en estaciones de viajeros.
 - Creación de un ecosistema de espacios de *Coworking* y Salas de Personalidades.
 - Revitalización de acuerdos con Ayuntamientos para la comercialización de espacios comerciales en estaciones de pequeño tamaño (Estaciones Lanzadera).
- Respecto del **Proyecto Ecomilla** desde el inicio del contrato de aparcamientos, con fecha 30 de julio de 2024, se han ido analizando y autorizando las inversiones a realizar en los aparcamientos, teniendo en cuenta las afecciones y posibles afecciones por obras en las estaciones y sus entornos, la prioridad estratégica de cada estación del contrato, entre otras variables.

3.5. Compromiso con los Derechos Humanos en Adif

El **Comité de Ética y Cumplimiento** fue constituido el 18 de octubre de 2018, y es el órgano encargado de velar, en última instancia, por el cumplimiento del Código Ético y de Conducta aprobado por el Consejo de Administración de la Entidad. Las funciones del Comité son las siguientes:

- Evaluar el cumplimiento del Código Ético y de Conducta de la Entidad y de sus instrumentos de desarrollo e informar periódicamente al Consejo de Administración sobre el funcionamiento y cumplimiento del mismo.

- Supervisar el mecanismo que permite tanto a personas empleadas como a terceros comunicar incumplimientos del Código Ético y de Conducta, así como irregularidades de potencial transcendencia.
- Instruir las consultas y denuncias sobre presuntos incumplimientos del Código Ético de la Entidad relacionadas con el Área de Cumplimiento Normativo y aquellas de especial complejidad a petición del 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 Normativo.
- Aprobar la Autoevaluación de Fraude en Fondos Comunitarios y el Informe Resumen.
- Cualesquiera otras que les sean encomendadas por el Consejo de Administración.

Durante 2025, el Comité de Ética y Cumplimiento se ha reunido en 3 ocasiones.

En 2025 (al igual que en 2022, 2023 y 2024) Adif no ha recibido denuncias por casos de violación de los Derechos Humanos

Como Entidad Pública Empresarial, Adif está regida por la normativa pública en materia de contratación, **Ley 9/2017** de contratos del sector público, que constituye la propia aplicación de la normativa pública una *Due Diligence* de facto; es la *Due Diligence* para contratar con proveedores, así como velar por el cumplimiento de la normativa laboral, fiscal, penal, que en definitiva protege los derechos humanos.

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

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

Hay que destacar las **auditorías de aplicación de los estándares de ética y el Código Ético**, auditorías de la Intervención General de la Admón. de Estado (IGAE), del Tribunal de Cuentas, auditorías de EQA, TÜV SÜD y AENOR para la **Norma ISO 37001**. En el ejercicio 2025 se ha realizado una auditoría interna y una auditoría externa sobre el Sistema de Gestión Antisoborno, obteniendo Adif y Adif AV la renovación de la certificación ISO 37001 **sin no conformidades**.

Por otro lado, se han realizado las siguientes formaciones en materia de derechos humanos:

	Ejercicio 2023		Ejercicio 2024		Ejercicio 2025	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Horas de formación de empleados sobre políticas y procedimientos relacionados con aspectos de los derechos humanos.	658	30	10	14	14	10
% de empleados formados en materia de derechos humanos.	8,51%	1,56%	0,12%	0,63%	0,10%	0,07%

A results de las buenas prácticas adquiridas tras formación recibida en Programa acelerador internacional de DD.HH. de Pacto Mundial de Naciones Unidas, en nuestro compromiso de avanzar en materia de DD.HH.:

- En 2025, se ha llevado a cabo **Benchmarking e informe de conclusiones en materia de DD.HH.**, para análisis comparativo de políticas de derechos humanos en empresas públicas españolas, contando con la colaboración de Forética, previo formulario-consulta enviado al Grupo de Acción Sostenibilidad y RSE en las empresas públicas de Forética, que lidera Adif junto con el ICO, para recopilar la información relativa a la gestión interna que se realiza por cada entidad en cuanto a los DD.HH.
- En 2025, se ha elaborado borrador de **Declaración de Compromiso Público sobre DD.HH.**, dando con ello respuesta a las especificaciones indicadas en la normativa comunitaria, CSRD, CSDDD y estándares de sostenibilidad europeos ESRS, así como a las demandas de los GG.II., como paso previo al desarrollo de una Política de DD.HH. con la que desarrollar la materia, junto con la implantación de procedimientos/mecanismos de debida diligencia.

4. Información sobre gobernanza (ESRS G)

Principales Hitos:

Cumplimiento normativo

- Superación de 2ª auditoría (seguimiento) de la certificación ISO 37.001 Sistema de Gestión Antisoborno, obteniendo Adif la renovación de la certificación sin no conformidades. Auditorías de aplicación de los estándares de ética y el Código Ético, auditorías de la Intervención General de la Admón. de Estado (IGAE), del Tribunal de Cuentas, auditorías de EQA, TÜV SÜD y AENOR.
- Refuerzo de mecanismos para la prevención, detección y corrección del fraude, la corrupción y los conflictos de intereses (Fondos MRR).
- Objetivos antisoborno 2025.

Calidad y Cliente

- Coordinación y mejora del Sistema de Gestión de Adif y Adif AV y renovación de certificaciones.
- Integración de Sistemas de Gestión: Seguridad de la información de acuerdo con el Esquema Nacional de Seguridad, BIM, Laboratorio Central Acreditado en ensayos de acuerdo con ISO 17025 con incremento del alcance.
- Determinar un programa de auditorías integradas para Adif y Adif AV para la eficiencia de los recursos y su ejecución.
- Implantación y tratamiento de los indicadores de proceso para el gobierno eficiente de los procesos.
- Renovación de la certificación del Compliance Antisoborno en el Sistema de Gestión de acuerdo con ISO 37001 con incremento del alcance a medio ambiente. (Nuevos controles).
- Desarrollo e integración en el Sistema de Gestión de Adif del Nuevo Modelo de Mantenimiento.
- Migración a la nueva norma ISO 27001:2022.
- Migración a la nueva norma ISO 56001 "Innovación".
- Obtención del Sello EFQM 600 puntos, en la evaluación EFQM de junio 2025.
- Nuevo certificado frente al Esquema Nacional de Seguridad (ENS).
- Incremento del alcance de 170001-2 PMR, servicio Acerca.

Contribución a los ODS:



Nuestros compromisos:

- Calidad y cliente
- Incremento de los alcances de certificación ISO 14001 medio ambiental.
- Incremento del alcance de 170001-2 PMR, servicio Acerca.
- Programa de seguimientos ambientales en centros de mantenimiento a nivel territorial.

- Desarrollo de Objetivos del Sistema de Gestión de Adif y Adif AV de carácter ambiental y para el buen gobierno.
- Establecimiento del Plan de Mejoras Evaluación EFQM 2025

4.1. Cumplimiento, ética y transparencia (G1)

El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión (GOV-1)

La información correspondiente a esta sección se recoge en el apartado [1.2.1 El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión \(GOV-1\)](#)

4.1.1. Cultura corporativa y políticas de cultura corporativa y conducta empresarial (G1-1)

Durante 2025 se ha continuado mejorando la asistencia en la presentación de solicitudes, quejas y sugerencias o reclamaciones de las partes interesadas por medios electrónicos, mediante la actualización de procedimientos y sistemas electrónicos para su tramitación asegurando así una mejora de la comunicación en sus relaciones con Adif (Sede electrónica de Adif).

Desde la Dirección de Asesoría Jurídica se está trabajando de forma activa en la implementación de **Sistemas de Automatización e IA (Inteligencia Artificial)** de los procesos de esta Subdirección en concreto, así como de otras áreas pertenecientes a la misma Dirección, como una oportunidad clara para agilizar el trabajo y reducir cuellos de botella.

Asimismo, se está desarrollando también en la Subdirección de Asesoramiento Contractual un claro esfuerzo de reducción de la documentación física con el objetivo palpable de alcanzar la **meta de "Papel cero"**, a fin de reducir en la medida de lo posible el impacto ambiental.

Para ello, se está utilizando exclusivamente medios digitales y telemáticos, tanto para la gestión interna documental como para la relación con las administraciones y actores externos, así como la remisión de la documentación existente al Archivo General de las Matas previa catalogación y referenciación para su recuperación en caso necesario.

Como indicador que refleja el cumplimiento del objetivo papel cero, todos los expedientes de la Subdirección de Asesoramiento Contractual se han tramitado en formato digital

A través de la Subdirección de Asesoramiento Contractual, se desarrolla un papel esencial en las Mesas de Contratación en las que participa, velando por el cumplimiento de los estándares de Adif por parte de las Empresas susceptibles de acceder a un contrato con nuestra Entidad evitando la firma de Contratos con Empresas que perjudiquen a Adif y su sostenibilidad.

Así, en los Pliegos de Contratación que se presentan a las Empresas susceptibles de ser contratadas se incluye la obligación del cumplimiento de los MRR (Mecanismos de Recuperación y Resiliencia), por lo que, al firmarlos, declaran cumplir los **requisitos ambientales** en cuestión. Por otro lado, se exige a la Empresa susceptible de ser contratada, la firma del DEUC (Documento Europeo Único de Contratación), quedando así declarado el cumplimiento por su parte de los **criterios sociales** recogidos en el Artículo 71

(Prohibiciones de Contratar) de la Ley 9 de 2017 de Contratos del Sector Público, y, concretamente, del Artículo 71.1 a).

Ética y transparencia

Principales políticas corporativas

- [Política de Calidad de Adif y Adif AV](#)
- [Política Ambiental de Adif y Adif AV](#)
- [Política Prevención de Riesgos Laborales de Adif](#)
- [Política I+D+i de Adif y Adif AV](#)
- **Política de Seguridad de la Información de Adif**
- [Código Ético y de Conducta de Adif](#)
- [Declaración institucional de la Lucha contra el Fraude](#)
- **Directriz para la Política y Gestión de la Seguridad en la Circulación Ferroviaria en Adif y Adif AV**
- [Política de Gestión Integral de Riesgos de Adif](#)
- [Política de Corporativa de Lucha contra el Fraude la Corrupción y el Soborno de Adif y Adif AV.](#)
- **Política de Prevención y Gestión de Conflictos de Interés**
- [Política de Accesibilidad Universal \(Adif Acerca\)](#)
- **Política de Uso de Medios Tecnológicos**
- **Política de Seguridad Patrimonial de Adif y Adif AV**
- **Política de Protección al Informante de Irregularidades**
- **Directriz política, marco normativo y gestión de seguridad de la información**
- [Política de Sostenibilidad de Adif y Adif AV](#)
- **Política de Cultura Justa**
- **Política de Gestión de Activos de Adif y Adif AV**
- **Política de Atenciones y Regalos**
- **Política de Seguridad en la Circulación de Adif**
- **Política, Directrices y Planificación para la integración de los factores humanos y organizativos en el SGSC**
- **Política del Sistema de Control Interno sobre la información financiera (SCIIF)**

Igualmente, el curso de Código Ético y de Conducta es requerido para todo el personal de Adif. Las nuevas incorporaciones tienen obligatoriamente que realizar este curso a través del Centro de Formación Virtual (CFV) cuyos objetivos son:

- Conocer, interiorizar y trasladar a nuestra actividad diaria una conducta responsable acorde con las exigencias sociales de una Entidad Pública Empresarial que gestiona recursos públicos.

Expectativas de calidad²³⁷

La Entidad **revalidó durante el ejercicio 2025 el Certificado EFQM 600** por su gestión excelente, innovadora y sostenible basado en el modelo de Excelencia EFQM (Fundación europea para la gestión de la Calidad) con una vigencia hasta el año 2028 y un alcance del 100% de su actividad. Respecto a las Certificaciones y Sellos de excelencia que la Entidad posee, Adif cuenta con las correspondientes auditorías de carácter legal como la Reglamentaria de Prevención de Riesgos Laborales (RD 39/1997) y las siguientes certificaciones:

²³⁷ Contenido vinculado al PE2030, Pilar Servicio. Objetivo 2 (PSEV-OE2).

- **NORMA: ISO 9001 “Calidad”.**
 - La gestión de la construcción, mantenimiento y explotación de la Red Ferroviaria de Interés General.
 - La gestión de la construcción, mantenimiento y explotación de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General.
 - Centros de actividad: Todo Adif.
- **NORMA: ISO 14001 “Medio Ambiente”.**
 - 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.
- **NORMA: ISO 27001 “Seguridad de Información”**
 - Los Sistemas de Información que dan soporte al Servicio de Explotación de la Dirección de Sistemas y Tecnologías de la Información de Adif de acuerdo con la declaración de aplicabilidad vigente.
- **NORMA: ISO 56001 “Innovación”**
 - Investigación, desarrollo e innovación en tecnología ferroviaria.
- **NORMA: ISO 45001 “Seguridad y Salud en el Trabajo”**
 - Todo Adif y Adif AV.
- **NORMA: UNE 170001-2 “Accesibilidad Universal”**
 - El tránsito de personas con discapacidad y/o movilidad reducida desde/hasta el punto de encuentro en las estaciones ferroviarias de Adif y Adif AV de origen y destino, que considera el acceso, recorrido y acomodación en el embarque/desembarque a la plaza asignada, que realicen el viaje en trenes de Operadores Ferroviarios entre las estaciones que recogen en el anexo del certificado.
- **NORMA: ISO 37001 “Compliance antisoborno”**
 - La gestión de la construcción, mantenimiento y explotación de la Red Ferroviaria de Interés General.
 - La gestión de la construcción, mantenimiento y explotación de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General.
- **NORMA ISO 17025 “Acreditación ENAC para ciertos ensayos de Laboratorio”**
 - Laboratorio Central de Adif a los ensayos de Balasto; Equipo Comprobador de Balizas (ECB) y Tramo de catenaria.
 - ENS Esquema Nacional de Seguridad con alcance a los Sistema de información que dan soporte a la Explotación de la Dirección de Transformación Digital y Sistema y a la Subdirección de Ciberseguridad y Transformación digital.
- **REAL DECRETO 311/ 2022 “Esquema Nacional de Seguridad”**
 - Los sistemas de información que dan soporte al Sistema de Información de Ciberseguridad que proporciona una capa de seguridad integral hacia clientes, ciudadanos y partes interesadas mediante los servicios de: Gobierno, Riesgo y Cumplimiento; Gestión de eventos de Seguridad; Gestión de respuesta a

incidentes de seguridad; Gestión de vulnerabilidades; Coordinación y Gestión de Proyectos.

De acuerdo con la categorización del sistema vigente, a fecha de emisión del certificado.

4.1.2. Gestión de las relaciones con los proveedores (G1-2)

Principales Hitos:

- **Consolidación** de los **objetivos y plazos establecidos por el Marco regulatorio del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR)**, con respecto a los objetivos de **licitación y adjudicación**.
- Puesta en marcha de una **nueva aplicación para el proceso de preparación y generación de la documentación** necesaria de los **Comités y Consejos de Administración** de Adif y Adif AV, así como el registro y custodia de esta.
- **Desarrollo** de una **nueva funcionalidad en SAP contratación, que facilita la fiscalización de Adif y Adif AV por el Tribunal de Cuentas**, remitiendo de forma *online* la información de los contratos celebrados por dichas entidades e incidencias de estos, junto a la documentación requerida.

Contribución a los ODS:



Nuestros compromisos:

- **Reducir el número de recursos** por motivos recurrentes.
- **Reducir los plazos de tramitación** de los expedientes de contratación.
- En el estado actual del **cumplimiento de los objetivos y plazos establecidos** por el Marco regulatorio del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR), **tramitar con suficiente agilidad** las incidencias contractuales de los expedientes financiados **a los efectos de cumplir con los objetivos y plazos** de ejecución y recepción de los contratos.

Compra pública responsable:

En cuanto al régimen jurídico de aplicación en materia de contratación, en Adif no existe una política de compras como tal; se encuentra sujeta a lo establecido en la **Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público**, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las **Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE**²³⁸.

Con respecto al contenido del clausulado de los pliegos que rigen las licitaciones de Adif, se puede señalar que existen algunas cláusulas sociales comunes a todas las licitaciones:

- Emplear, para el cumplimiento de las obligaciones contractuales, un porcentaje de personas empleadas fijas igual o superior al 20%.

²³⁸ Contenido vinculado al indicador **GRI 416-1**: Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios.

- Emplear, para el cumplimiento de las obligaciones contractuales, un porcentaje de personas trabajadoras igual o superior al promedio nacional de nuevos empleados en el sector (afectado), siempre que la disponibilidad del mercado de mano de obra de la construcción lo permita.
- Emplear para el cumplimiento de las obligaciones contractuales un porcentaje de personas trabajadoras con necesidades especiales igual o superior al 1%, siempre que la disponibilidad del mercado laboral del sector (afectado) lo permita.
- Cumplir con las obligaciones contractuales cumpliendo estrictamente con la normativa de seguridad y salud aplicable.

Sin perjuicio de otras responsabilidades por el incumplimiento de la normativa antes mencionada, se considerará como incumplimiento fundamental del contrato la imposición de dos sanciones muy graves, confirmadas mediante resolución administrativa definitiva por parte de una Autoridad Laboral, en el ámbito de la seguridad y salud, durante el plazo de un año y vinculadas a la ejecución de este contrato.

Requerimientos ambientales

Hasta el momento, existían pautas generales sobre cláusulas ambientales para incluir en la contratación de bienes, obras y/o servicios. Teniendo en cuenta la gran variedad de contratos y las distintas actividades que se llevan a cabo dentro de la organización, son los responsables de Contratos quienes seleccionan las cláusulas ambientales a incluir en cada uno de los procesos de contratación.

Actualmente, la Entidad cuenta con un **Catálogo de Cláusulas Ambientales**, resultado del Grupo de Trabajo liderado por el Área de Integración Ambiental Explotación y cuya implementación se encuentra en fase de propuesta de adopción de un **“Protocolo para la Sistemática de implantación de pilotos para la utilización del Catálogo de Cláusulas Ambientales en la Contratación”**.

Además, los responsables de compras de las distintas direcciones de Adif también deben introducir como cláusulas contractuales obligaciones de carácter ambiental como un requisito más entre los solicitados al contratista. Estas cláusulas deben adaptarse en función del objeto del contrato y pretenden ir **más allá del cumplimiento legal**, aprovechando el potencial de contratación de Adif para promover entre sus proveedores una **compra pública sostenible**.

Las pautas a seguir en cuanto a los criterios ambientales para la contratación de bienes, obras y/o servicios se basan en el **cumplimiento exhaustivo de la normativa legal** y en la **adecuada gestión de residuos**. Además, en los diferentes procesos de contratación se valora positivamente que los licitadores o fabricantes hayan implantado un **sistema de gestión medioambiental**, como **EMAS, ISO 14001** o equivalentes, que cubra y certifique las actividades a realizar.

En relación con el **Catálogo de Cláusulas Ambientales**, la validación del Catálogo de Cláusulas se hará caso por caso, mediante la incorporación del mayor número de cláusulas posibles del catálogo en una serie de contratos piloto. Durante el primer semestre de 2025 **se han incorporado cláusulas ambientales en un total de 11 contratos piloto**. A final de 2025 se encuentra pendiente de recibir feedback por parte de Asesoría Jurídica sobre la validación de dichas cláusulas ambientales.

Dada la diversidad de contratos y actividades dentro de la organización, son los **directores de Contratos** quienes seleccionan las cláusulas ambientales específicas para cada proceso de contratación.

Requerimientos sociales

El art. 100 de la Ley 9/2017 y el art. 43.5 de la RDL 3/2020 establecen que el órgano de contratación debe fijar el presupuesto de licitación indicando de forma desglosada y desglosada por género (y categoría profesional) los costes salariales estimados en base al convenio colectivo laboral de referencia. Por lo tanto, Adif y Adif AV respetan los acuerdos entre las personas trabajadoras y el empleador con respecto a los salarios a percibir y permiten a los oferentes, en sus ofertas, cumplirlos.

De acuerdo con los artículos 127 de la Ley 9/2017 y 46 de la RDL 3/2020, cuando se vayan a contratar servicios con características sociales específicas, los **órganos de contratación podrán exigir**, en las prescripciones técnicas, en los criterios de adjudicación o en las condiciones de ejecución del contrato, **una etiqueta específica como medio de prueba de que el servicio contratado cumple las características requeridas**, a través de **etiquetas sociales**, como las relacionadas con la igualdad de género o las que garantizan el cumplimiento de los Convenios esenciales de la OIT. De acuerdo con lo anterior, la Ley establece un instrumento mediante el cual las áreas técnicas tienen la posibilidad de priorizar las características sociales antes mencionadas que consideren apropiadas al contratar los servicios que necesiten.

La idea anterior se ve reforzada por la indicación, como posibles **criterios de adjudicación** en el art. 145.2 de la Ley 9/2017 y 66.2 del Real Decreto 3/2020, los relativos a las características sociales del objeto del contrato y, entre otros, los relativos a los planes de igualdad de género que se aplican en la ejecución del contrato, en general: la igualdad entre mujeres y hombres; la promoción de la contratación de mano de obra femenina; conciliación de la vida familiar y la vida profesional; la mejora de las condiciones de trabajo y los salarios; formación y protección de la salud y la seguridad en el trabajo; la aplicación de criterios éticos y de responsabilidad social; o los criterios referidos al suministro o uso de productos basados en el comercio justo durante la ejecución del contrato (arts. 145.2 de la Ley 9/2017 y 66.2 de la RDL 3/2020).

El art. 149.4 d) de la Ley 9/2017 y el 69.3 d) de la RDL 3/2020 indican que no se aceptarán ofertas con **valores anormales o desproporcionados que no respeten obligaciones laborales o sociales**, así como aquellas que justifiquen precios por debajo del mercado; o que incumplan las obligaciones sociales o laborales europeas, nacionales o internacionales y en particular las indicadas en los anexos indicados de la citada normativa. Entre los convenios mencionados por dichos anexos se encuentran:

- El Convenio N.º 29 de la OIT sobre el trabajo forzoso
- El Convenio N.º 105 de la OIT sobre la abolición del trabajo forzoso
- El Convenio N.º 111 de la OIT sobre la discriminación (empleo y ocupación)
- El Convenio N.º 100 de la OIT sobre la igualdad de remuneración
- El Convenio N.º 182 de la OIT sobre las peores formas de trabajo infantil.

Además, existen algunas cláusulas sociales (**condición social especial relativa a la ejecución de los contratos públicos**) comunes a todas las licitaciones de la Entidad. Están incluidos en los pliegos de licitación elaborados por Adif. Estas cláusulas pueden complementarse con otras elegidas por el departamento técnico encargado de la ejecución del contrato; estas otras cláusulas están más específicamente relacionadas con el objeto del contrato correspondiente.

Sin perjuicio de otras responsabilidades por el incumplimiento de la citada normativa, se considerará incumplimiento esencial del contrato la imposición de dos sanciones muy graves relacionadas con el incumplimiento de la normativa de seguridad y salud mediante resolución administrativa definitiva por parte de una Autoridad Laboral a lo largo de un año y relativas a la ejecución de este contrato. Además, según la interpretación conjunta de los art. 201 y 202 de la Ley 9/2017 y los art. 27.4 y 105 de la RD Legislativo 3/2020, dichas obligaciones sociales son verificadas por el responsable del contrato. **Estas obligaciones deben ser cumplidas por contratistas y subcontratistas.**

Todo lo establecido anteriormente se ha visto reforzado por lo establecido en el **Plan de Contratación Socialmente Responsable**, que se aplica a Adif y, parcialmente, a la contratación de Adif AV (contratos por debajo de los umbrales del art. 1 de RD Legislativo 3/2020).

Como **Anexos de los modelos utilizados de pliegos de condiciones administrativas**, incluimos en todos nuestros contratos, al menos, los Procedimientos Operativos de Prevención N.º 12, de Coordinación de Actividades y N.º 16, sobre Empresas que Realizan Actividades en Centros de Trabajo de Adif, así como el Procedimiento General de Gestión y Coordinación de Actividades Ambientales.

Por otro lado, **se requiere que los posibles subcontratistas acepten cumplir con nuestros procedimientos de Seguridad y Salud en una declaración escrita.**

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 proveedores críticos²³⁹ en Adif suponen el 97,53 % del importe adjudicado en 2025 por Adif (2.901,98 millones de euros)

Sistemas de supervisión y auditorías en los procedimientos de evaluación de proveedores. A pesar de la complejidad para poder hacer la evaluación de proveedores, tal y como marcan las normas de referencia de los Subsistemas de Gestión certificables y los principios de la Ley de Contratos del Sector Público, todas las áreas hacen un esfuerzo analizando los contratos en cuanto al cumplimiento de los pliegos de prescripciones y proponiendo mejoras que puedan afectar a contratos similares en el futuro.

El 69,53 % de los proveedores de Adif son pequeñas y medianas empresas

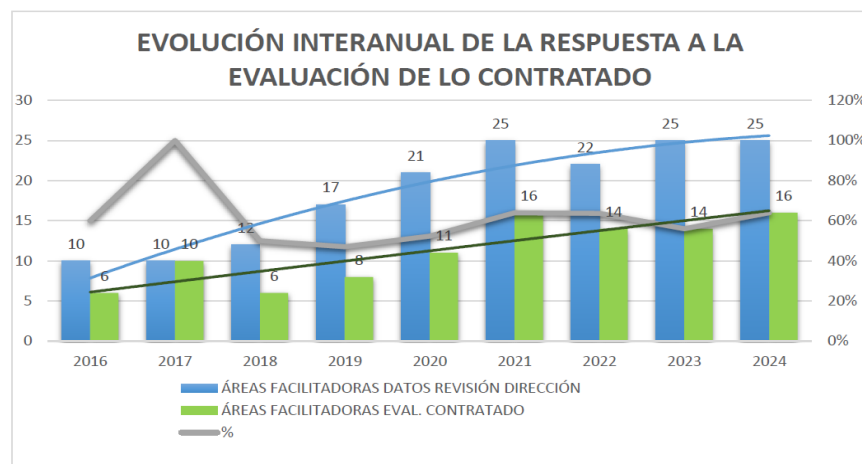
Desde el punto de vista de la gobernanza y la gestión responsable de la cadena de suministro, se garantiza la sostenibilidad de los contratos en los que participa a través de las **Mesas de Contratación**, asegurando que las empresas adjudicatarias cumplan con los **estándares ambientales y de responsabilidad social** de Adif.

²³⁹ Se considera “proveedor crítico” aquel proveedor de servicios o productos que supere a lo largo del año el millón de euros.

La Entidad elabora anualmente un **Informe sobre el Estado del Proceso de Evaluación de lo Contratado**²⁴⁰ en el que cada una de las 14 áreas facilitadoras (Direcciones) evalúa a los proveedores en base a criterios de calidad de servicio, experiencia y conocimiento técnico.

En el último informe únicamente el 56% de las direcciones facilitó información sobre sus evaluaciones, sobre el cual se extrajeron las siguientes conclusiones:

- Falta de percepción por las direcciones de que el proceso de evaluación aporte un valor añadido en la gestión.
- Existen áreas de mejora en cuanto a la dotación de herramientas funcionales para la gestión del conocimiento y retorno de la experiencia; comunicación interna o registro de datos; y en la gestión, aprobación de acciones de mejora, planificación, implantación y análisis de resultados de las evaluaciones.



Formación del personal de Adif en criterios de Compra Pública Responsable

Adif cuenta con una amplia selección de cursos de formación en materia de sostenibilidad empresarial, pudiendo las personas empleadas libremente elegir los temas de su interés

Para fomentar la capacitación y sensibilización de proveedores en materia de sostenibilidad, la Entidad participa como empresa impulsora en un proyecto de formación de carácter internacional, denominado "Programa en torno a una gestión responsable de proveedores". Este Programa ha sido creado por Pacto Mundial de la ONU (UN Global Compact) en colaboración y apoyo de Fundación ICO e ICEX España Exportación e Inversiones (ICEX).

La III Edición del Programa se inició en 2024 finalizando en 2025, con la participación de las empresas impulsoras —entre ellas Adif—, en la que se presenta el alcance y la versión del reglamento del Programa, así como los requerimientos e implicaciones para la participación. Las empresas impulsoras invitan a PYMES que operan en su cadena de valor.

La duración de la formación es de 6 meses (marzo a septiembre de 2025). En ellos, las PYMES participantes reciben formación y asesoramiento por parte de especialistas con contenidos

²⁴⁰ Al no haberse finalizado la evaluación del año 2025, resulta de aplicación al presente ejercicio la evaluación y resultado contemplados en Informe anual 2024 del estado del proceso de evaluación de lo contratado.

sobre los Diez Principios de Pacto Mundial de la ONU y sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Adif, como gran empresa impulsora, si bien no dispone de un catálogo propio de proveedores, ha invitado a participar en el Programa a las PYMEs con las que han trabajado en 2024 con el fin de reducir los riesgos en la cadena de suministro. De aquellas PYMEs que aceptan la invitación y completan su formación, Adif recibirá un informe con los datos de cumplimiento del Programa. En la III Edición del Programa participaron más de 3.400 PYMEs.

Los **beneficios** que aporta la **participación en este Programa** son:

- **Promover** una **gestión responsable de la cadena de valor** de las empresas participantes a través de la formación y capacitación de proveedores.
- **Facilitar** la **recopilación de información relacionada con el trabajo en sostenibilidad de las PYMEs** que suministran a las empresas participantes.
- **Recopilar información clave** que facilite el seguimiento de los marcos normativos nacionales e internacionales que marcan las expectativas y estándares de sostenibilidad vinculados con la gestión empresarial.
- **Incorporación de la visión de los grupos de interés** captada durante las PYMEs que han participado en el Programa.

Medidas y actuaciones para identificar, prevenir y minimizar riesgos; y acciones para promover las oportunidades:

- Mayor seguimiento y control de la redacción y contenidos de los Pliegos de Cláusulas Administrativas y de los Pliegos de Prescripciones Técnicas, así como de todo el proceso de contratación.
 - **Acción:** Para cumplir los plazos de licitación y adjudicación establecidos por la Unión Europea y Adif, establecimiento de plazos internos, cuando se estime necesario, más allá de los establecidos legalmente.
- Recursos de empresas y agrupaciones de empresas a los pliegos de licitación, así como a la adjudicación de distintos expedientes ante el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales.
 - **Medida/Plan de Acción:** Análisis de los motivos de los recursos, especialmente los recursos por motivos recurrentes.
- Mayor seguimiento y control de la redacción y contenidos de los Pliegos de Cláusulas Administrativas y de los Pliegos de Prescripciones Técnicas, así como de todo el proceso de contratación.
 - **Medida/Plan de Acción:** Realización de actos de difusión y formación sobre los procedimientos de contratación y sobre los criterios e interpretaciones llevadas a cabo por el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales.

Indicadores principales y metas cuantitativas

	Metas		2025 (Dato)
	2024	2025	
N.º reclamaciones administrativas contratación	Trimestral ≤18; >23	Trimestral ≤18; >23	32
N.º de reclamaciones en Tribunales Administrativos de Contratación			
N.º reclamaciones de contratistas presentadas	Semestral <50; >55	Trimestral <50; >55	125 ²⁴¹
N.º de reclamaciones			

Información desempeño en la sociedad y responsabilidad de producto

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Compras con criterios responsables (%)	100	100	100

Evaluación de proveedores ex ante:

Adif, en todos los procesos de licitación incluye en todos los contratos, al menos, los **Procedimientos Operativos de Prevención N.º 12, de Coordinación de Actividades y N.º 16**, sobre Empresas que Realizan Actividades en Centros de Trabajo de Adif.

Por otro lado, se **requiere que los posibles subcontratistas acepten cumplir con nuestros procedimientos de Seguridad y Salud en una declaración escrita.**

Desde el punto de vista de la gobernanza y la gestión responsable de la cadena de suministro, se garantiza la sostenibilidad de los contratos en los que participa a través de las **Mesas de Contratación**, asegurando que las empresas adjudicatarias cumplan con los **estándares ambientales y de responsabilidad social** de Adif.

En este sentido para 2026, la meta principal seguirá siendo la **eliminación total del papel en los procesos jurídicos**, utilizando únicamente medios digitales para la gestión documental y la comunicación con administraciones y actores externos. Este objetivo será monitoreado mediante el indicador de tramitación digital de expedientes, asegurando el cumplimiento del **compromiso de sostenibilidad**.

²⁴¹ Dato agregado Adif y Adif AV.

4.1.3. Prevención y detección de la corrupción y el soborno (G1-3)

Las principales políticas corporativas y compromisos formalizados aprobadas por el órgano de administración:

Principales políticas corporativas aprobadas por el órgano de administración

- [Código Ético y de Conducta de Adif](#)
- Manual del Sistema de Gestión de Cumplimiento Normativo y Antisoborno
- Reglamento del Comité de Ética y Cumplimiento y Estatuto de Actividad de Cumplimiento Normativo
- Procedimiento de Gestión del Canal Ético
- Política de Prevención y de Gestión de Conflicto de Interés
- Procedimiento de Gestión de los Conflictos de Interés
- [Declaración institucional de la Lucha contra el Fraude](#)
- [Política de Corporativa de Lucha contra el Fraude la Corrupción y el Soborno de Adif y Adif AV.](#)
- Procedimiento de Prevención, Detección y Gestión del Fraude
- Procedimiento de Gestión del Riesgo de Fraude en Fondos Europeos
- Política de Atenciones y Regalos
- Política de Uso de Medios Tecnológicos
- Política de Protección al Informante de Irregularidades

Asimismo, anualmente se elaboran y ejecutan las siguientes medidas y actuaciones que forman parte del Plan de Actividades de Cumplimiento Normativo:

- Plan de Medidas Antifraude para la ejecución del PRTR (Actualización Ejercicio 2025).
- Objetivos Antisoborno de Adif y Adif AV (Ejercicio 2025).
- Plan de Concienciación y Formación 2025 Cumplimiento Normativo.

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

Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Notificaciones Canal Ético (N.º)	23	26	22
Declaraciones de ausencia de conflicto de interés (N.º)	1.713	1.752	1.851
Personas empleadas formadas en ética (N.º)	1.265	1.409	1.169
Consultas sobre conflictos de interés (N.º) ²⁴²	10	5	13
Consultas sobre política de atención y regalos (N.º) ²⁴³	5	4	2
Porcentaje de reclamaciones estimadas por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (%) ²⁴⁴	2,40%	1,56%	2,47%
Visitas a la sección canal ético en la web corporativa (N.º)	5.424	3.676	3.602

En 2025 no se han registrado demandas por competencia desleal, prácticas monopolísticas o contra la libre competencia, casos de incumplimiento de la normativa o los códigos voluntarios relativos a las comunicaciones de marketing y no se han recibido sanciones ni multas significativas derivadas del incumplimiento de la normativa en los ámbitos social y económico

Igualmente, en el ejercicio 2025 se ha participado en el curso “Medidas antifraude en el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia” impartido por el Ministerio de Hacienda.

Medidas adoptadas para la lucha contra el blanqueo de capitales

Adif está regido por la normativa pública en materia de contratación, **Ley 9/2017 de contratos del sector público**.

En esta línea, la investigación en materia de prevención y detección de la corrupción y soborno se realiza por la Subdirección de Cumplimiento Normativo y se resuelve por el Comité de Ética y Cumplimiento y son miembros ajenos a las áreas de negocio investigadas. En caso de conflicto de intereses, es obligatoria la abstención por parte del investigador/a en el asunto a investigar o del miembro del comité de ética para la resolución.

En cumplimiento del Manual del Sistema de Gestión de Cumplimiento Normativo y Antisoborno se realiza un reporte anual al Comité de Ética y Cumplimiento, a la Comisión de Auditoría y a la Alta dirección (Comité de dirección y Consejo de Administración) sobre la actividad realizada en materia de lucha contra el fraude, la corrupción y soborno.

Toda la información relativa a la comunicación de las políticas a las personas para quienes resultan relevantes se publica en la intranet corporativa, donde están disponibles todas las políticas y procedimientos vigentes. Además, se difunden periódicamente píldoras

²⁴² Dato integrado Adif y Adif AV.

²⁴³ Dato integrado Adif y Adif AV.

²⁴⁴ Dato integrado Adif y Adif AV.

informativas para reforzar su conocimiento y correcta aplicación. Igualmente, se imparten **cursos obligatorios en materia ética dirigidos a todos los empleados**. Por último, la comunicación de las políticas y procedimientos aprobados se realiza conforme al procedimiento establecido en el sistema de gestión de calidad.

4.1.4. Casos confirmados de corrupción o soborno (G1-4)

Adif es una Entidad Pública Empresarial (EPE), no puede ser condenada por que **no existe responsabilidad penal en las entidades públicas**.

4.1.5. Influencia política y actividades de los grupos de presión (G1-5)

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

En Estatuto de creación de la Entidad a través de Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, donde se justifica la naturaleza como ente público se regula “ex profeso” la imposibilidad de tener vinculaciones con partidos políticos o actividades de lobbies

El propio estatuto regula la actividad, finalidad y controles donde no se permite ni estipula la capacidad de realizar las actividades referidas. Además, toda la actividad se encuentra fiscalizada por parte de la Intervención General del Estado, IGAE, al ser un ente público. Específicamente, su presupuesto económico viene de los presupuestos generales del Estado, sometidos a ese control económico-financiero.

Es de aplicación la **Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno**.

<https://www.adif.es/sobreadif/transparencia/informacion-economica>

4.1.6. Prácticas de pago (G1-6)

La información referente a las prácticas de pago a proveedores se divulga en el apartado

[3.1.1. Indicadores económicos de la actividad](#)

5. Seguridad Integral Ferroviaria

5.1. Seguridad en la Circulación²⁴⁵

Principales Hitos:

- **Renovación de la Autorización de Seguridad** por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, conforme a lo dispuesto en el Artículo 15 del RD 929/2020, imprescindible para el ejercicio de las funciones de administración de las infraestructuras en la Red Ferroviaria de Interés General. Esta Renovación ha implicado la adaptación del Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación (SGSC) a los 361 requisitos legislativos y normativos requeridos por la Autoridad Nacional de Seguridad. Por este motivo, en el año 2025, se han aprobado un total de **55 nuevos documentos/revisiones** de documentos del SGSC.
- **Implantación del Buzón de Sugerencias de Mejora del SGSC**, cuyo objeto es potenciar la cultura de seguridad, poniendo a disposición de las personas un mecanismo de comunicación interna que permita su participación y colaboración activa en el SGSC.
- Despliegue del **Sistema de Notificación de Sucesos de Seguridad en la Circulación de Adif y Adif AV** como herramienta de notificación voluntaria, confidencial y no punitiva poniendo a disposición del personal un canal para participar activamente en la mejora de la seguridad operacional, facilitando el reporte de cualquier acontecimiento, evento, fallo, deficiencia, error u otra circunstancia anormal que suponga afectación para la seguridad en la circulación.
- Emitidos los **documentos reglamentarios** que soportan los **procesos previos a la entrada en servicio de nuevas infraestructuras/subsistemas**, como por ejemplo el subsistema ERTMS N2 en las Cercanías de Barcelona.
- Emitidos los **documentos reglamentarios** para el **desarrollo de las pruebas de homologación de material rodante**, como por ejemplo las series S452 y S453 Cercanías de Gran Capacidad y los auscultadores de Adif denominados como serie S162.

Contribución a los ODS:



Nuestros compromisos:

- Desarrollo de la **Política de Cultura Justa**.
- Continuación y ampliación del **Programa de Liderazgo en Seguridad**: por una parte, formando a más personas trabajadoras de Adif; y por otra, profundizando en el desarrollo del colectivo más relevante para la seguridad que participó en la 1ª parte del Programa de Liderazgo en Seguridad.
- **Implantar acciones de mejora detectadas** en las auditorías a las que se ha visto sometida la Entidad.
- La principal aportación se basa en el **liderazgo, vigilancia y mejora de la seguridad operacional, y la gestión de riesgos asociados a la documentación de seguridad y el material rodante**. Para ello, se despliega, juntamente con las áreas de actividad, un amplio panel de acciones de vigilancia, que se emplean como entrada al ciclo de mejora y permiten anticiparse a la detección de desviaciones.

²⁴⁵ Contenido vinculado al PE2030, Pilar Seguridad. Objetivo 1 (PSEG-OE1).

Se realiza el control de los riesgos inherentes a la circulación de los trenes, derivados de la propia actividad de Adif y de las Empresas Operadoras, dando a los usuarios la confianza en la red por la que transitan. **Adif tiene encomendada la seguridad en la circulación de Adif AV.**

La **identificación y gestión de los riesgos asociados a la actividad y la seguridad operacional** son objetivos principales que se encuadran en el marco común de los objetivos del PE2030, siendo uno de los **pilares fundamentales de la Política de Seguridad**, de tal modo que se compromete a todos los ámbitos de la Organización en la mejora de los índices de accidentalidad e incidentalidad.

La **gestión de riesgos** consiste en un **proceso continuo**, basado en un conjunto de políticas, procedimientos y prácticas que, aplicados de forma estructurada y sistemática a lo largo del ciclo de vida de los subsistemas, permite **identificar, analizar, evaluar y controlar** los riesgos operativos, técnicos y organizativos de las actividades con repercusión en la seguridad, garantizando una situación estable y segura, así como de las actividades relacionadas con los cambios necesarios para mantener esa situación segura.

Los subsistemas estructurales han de someterse en consecuencia, desde su diseño hasta su validación para la explotación, a un proceso de verificación, que finaliza con su puesta en servicio. Una vez en servicio el subsistema, es preciso asegurar que conserva su conformidad con los requisitos esenciales aplicables durante su ciclo de vida.

Además, **frente a cualquier cambio operacional, técnico u organizativo** se analiza su impacto en la seguridad y se aplica el **Reglamento de Ejecución**, relativo a la adopción de un **Método Común de Seguridad (MCS)** para la evaluación y valoración del riesgo.

La Entidad dispone de un **Registro Específico de Peligros** en el que se consignan todos los peligros detectados, las medidas de seguridad asociadas y las hipótesis del sistema consideradas durante el proceso de evaluación del riesgo, una referencia clara al origen y a los principios elegidos de aceptación del riesgo, y el agente o departamento responsable de controlar cada peligro. Dicho registro de peligros será objeto de mantenimiento y actualización durante el ciclo de vida de los subsistemas.

En cuanto a las **medidas y acciones para potenciar** y promover las **oportunidades** identificadas, Adif AV tiene establecido un sistema de mejora continua en el ámbito de la Seguridad basado en los siguientes aspectos:

- **Identificar y recabar los eventos susceptibles de poder afectar directa o subyacentemente a la seguridad** (componente técnico, humano y organizativo) y analizar de forma sistemática la información de los mismos.
- **Identificar las causas latentes o sistemáticas que conducen a la realización voluntaria o involuntaria de actos inseguros** que pongan en riesgo el sistema ferroviario.
- **Monitorizar las medidas de supervisión implantadas y el análisis de los indicadores de seguimiento de los procesos** y de evolución de los niveles de seguridad, así como de los resultados del proceso de análisis de gestión de riesgos y de las auditorías y controles llevados a cabo.
- **Investigar los accidentes e incidentes para determinar las causas de su origen y adquirir experiencia** con el fin de mejorar y prevenir la reproducción de sucesos similares.
- **Aplicar la experiencia y conocimiento acumulado** y a través de la identificación de puntos de mejora, generar la selección de medidas y acciones de aplicación.

Adif utiliza el liderazgo, vigilancia y la gestión de riesgos asociados a la documentación existente en materia de seguridad y material rodante. Para ello, se despliega, junto con las áreas de actividad, un amplio panel de acciones de vigilancia, que se emplean como entrada al ciclo de mejora y permiten anticiparse a la detección de desviaciones.

El **Real Decreto 929/2020**, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, derogó el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, sobre seguridad en la circulación de la RFIG, y ha transpuesto al derecho nacional la Directiva (UE) 2016/798, de 11 de mayo, sobre seguridad ferroviaria, y la Directiva (UE) 2016/797, de 11 de mayo, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la UE.

Conforme a lo dispuesto en el Artículo 15 del RD 929/2020, para el ejercicio de las funciones de administración de infraestructuras en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG en adelante), los administradores de infraestructuras deberán disponer de la preceptiva autorización de seguridad emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (en adelante AESF). Dicha autorización de seguridad confirma que el administrador de infraestructuras ha establecido y aprobado un sistema propio de gestión de la seguridad según lo dispuesto en el artículo 13 del citado RD 929/2020, e incluye los procedimientos y disposiciones establecidos en dicho artículo para que se cumplan los requisitos necesarios para el diseño, mantenimiento y explotación de la infraestructura ferroviaria en condiciones de seguridad, incluidos, en su caso, el mantenimiento y explotación del sistema de control del tráfico y de señalización. Con fecha **27/11/2025**, mediante Resolución de la AESF, **Adif ha obtenido la renovación de la Autorización de Seguridad por un período de vigencia de cinco años**, de acuerdo con el artículo 18 del mismo RD 929/2020.

En este contexto, el **Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación** (en adelante, SGSC) de Adif, constituye un elemento crucial sobre el que pivota la seguridad del sistema, dotándose de una estructura orientada al cumplimiento de los Objetivos de Seguridad. Para la gestión de la seguridad, distribuye responsabilidades, asigna la definición de riesgos y aspectos relativos al factor humano, promoviendo la cultura de la seguridad a través de la comunicación, el liderazgo y la formación.

La gestión de la seguridad en la circulación debe ser considerada por todos como una función transversal a todas las direcciones de la entidad, una necesidad sistémica que sólo se garantiza con el máximo esfuerzo personal y colectivo en el cumplimiento diario de la actividad profesional de sus trabajadores y en el impulso de todas las acciones que se dirijan hacia la seguridad. Con la publicación y posterior revisión de la **Directriz para la Política y la Gestión de la Seguridad en la Circulación Ferroviaria**, se refuerza el compromiso real de la Entidad con el marco normativo nacional y europeo, mediante el establecimiento de los criterios y estándares organizativos para la gestión de la seguridad en la circulación, tomando como referencia los criterios del Anexo II del Reglamento Delegado (UE) 2018/762, de la Comisión, de 8 de marzo de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan los Reglamentos (UE) N.º 1158/2010 y (UE) N.º 1169/2010 de la Comisión.

Durante el año 2025 han continuado desarrollándose acciones formativas, informativas, de sensibilización, supervisión y auditoría para facilitar la implantación efectiva de los procesos y procedimientos del SGSC.

Para propiciar la implantación de los criterios establecidos en la Política de Seguridad, se aprueba el **Plan Anual de Seguridad en la Circulación (PASC)** por el Comité General de Seguridad en la Circulación (CGSC). Dicho plan define los Objetivos de Seguridad de Adif y Adif AV, así como las actuaciones que deben desarrollarse para su cumplimiento y que, por

medio de la información de retorno que suministran los indicadores a lo largo del ejercicio y de los diferentes órganos de organización y participación de la seguridad, permite detectar desviaciones, desarrollar planes de acción y, en definitiva, garantizar el proceso de mejora continua de los niveles de seguridad en ambas Entidades.



Las **actuaciones destacadas en el ámbito de la seguridad en la circulación** son las que se recogen a continuación:

Acciones de supervisión de la seguridad	Estas acciones de vigilancia se incluyen en el 2º nivel de gobernanza de la seguridad en la circulación, con la finalidad de comprobar el cumplimiento y eficacia de los criterios del SGSC, en particular aquellos incluidos en la normativa reglamentaria de seguridad en la circulación del tráfico ferroviario en la RFIG, administrada por Adif exclusivamente. En este sentido, en el año 2025 se han realizado 692 inspecciones en Adif. Respecto a los sondeos de seguridad: • De los 4 sondeos a nivel red: Se han terminado o se encuentran en estado muy avanzado, las actividades de toma de datos en todos los ámbitos territoriales, quedando pendiente el cierre de los informes de GASC asociado, excepto en los ámbitos de RAM y Este. Una vez se cumplimenten los informes de GASC, se procederá a realizar el informe final correspondiente a cada sondeo. • De los 3 sondeos a nivel territorial: Se han terminado o se encuentran en estado muy avanzado, las actividades de toma de datos en todos los ámbitos territoriales. Respecto al informe final de las GASC correspondiente, quedarían pendientes.
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 2025, para la RFIG administrada por Adif y Adif AV, se realizaron 22.477 acciones de pesaje de vagones. El PASC de 2025, para la RFIG administrada por Adif y Adif AV, programó la realización de 4.937 reconocimientos visuales de trenes, realizando finalmente 5.874 acciones de reconocimiento proactivo sobre los elementos específicos (carga, choque, freno, rodaje, tracción, suspensión, datos de tren y señales de cola de los trenes).
Acciones de control operacional	Son acciones programadas dentro de la actividad de control operacional de 1º nivel de Adif y Adif AV, que tiene la finalidad de comprobar el cumplimiento de las normas técnicas de explotación existentes, así como el buen estado y mantenimiento de las instalaciones fijas y del material rodantes adscritos o encomendados para sus labores de mantenimiento y conservación en la realización de maniobras. Las visitas de seguridad son acciones encaminadas a vigilar, entre otras, el cumplimiento de las normas reglamentarias, el buen estado de la documentación y útiles de servicio, el correcto funcionamiento de las instalaciones y el estado y conservación del material rodante homologado. En 2025 se han llevado a cabo 3.518 visitas en Red Convencional. Por otro lado, las escuchas de seguridad 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 dotados de grabadoras de voz, con el fin de detectar desviaciones en el cumplimiento de las normas de explotación y adoptar las acciones correctivas / preventivas necesarias. En 2025 se han realizado 5.029 escuchas en la Red Convencional.
Desarrollo e implantación del sistema de gestión de seguridad en la circulación	Adif ha continuado con el desarrollo e implantación del Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación, para lo que se han aprobado o actualizado un total de 55 documentos del SGSC a lo largo del año 2025. Asociado a este proceso de desarrollo del sistema, y como palanca para la implantación de sus documentos, durante el año 2025 se han desarrollado diferentes grupos de trabajo internos, transversales y multidisciplinares entre los que figuran los siguientes: Grupo de Gestión del Registro General de Peligros, Grupo para la transposición de la matriz de riesgos al Registro General de Peligros. Además, en el año 2025 se ha resuelto, por parte de la Autoridad Nacional de Seguridad (AESF), la concesión de la Renovación de la Autorización de Seguridad a Adif por otros 5 años más.
Acciones de formación	Entre las actuaciones más destacadas se encuentran las acciones formativas y las dirigidas al otorgamiento, ampliación, mantenimiento y renovación de títulos habilitantes. En el año 2025 se han mantenido

	539 Certificados de Conducción del personal de Adif y Adif AV y se han emitido 13.882 habilitaciones de personal relacionado con actividades de seguridad en la circulación de Adif, Adif AV y de Empresas Externas, conforme a los requisitos establecidos en la normativa vigente. Además, durante el ejercicio, se han evaluado a 1.433 aspirantes de Empresas Externas de conocimientos teóricos y a 1.535 de conocimientos prácticos para la obtención de títulos habilitantes.

Respecto a las **acciones de gobernanza**, en línea con las acciones de mejora del SGSC recogidas en el requisito 7 del RD UE 2018/762, durante el año 2025 se ha realizado:

- **Buzón de Sugerencias de Mejora del SGSC**

En mayo de 2025 se puso en marcha el **Buzón de Sugerencias de Mejora del SGSC** para dar cumplimiento a los requisitos 2.1.1, 2.4 y 7.2 del del Anexo II del **Reglamento Delegado (UE) 2018/762**, el artículo 13.2 del **Real Decreto 929/2020**, el apartado 2.1 de la **Directriz para la Política y la Gestión de la Seguridad en la Circulación Ferroviaria en Adif**, el apartado 5.2.2 del **Manual del Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación de Adif**, la **Política de Cultura Justa** y la **Recomendación Técnica 7/2017** de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, AESF.

Este Buzón tiene como objeto potenciar la cultura de seguridad, poniendo a disposición de las personas un mecanismo de comunicación interna que permita su participación y colaboración activa en el SGSC, favoreciendo así el análisis y el aprendizaje basado en el "retorno de experiencia". Se centra en fomentar la aportación de información y el planteamiento de cuestiones que puedan mejorar el SGSC, enriqueciendo el marco de confianza de las personas trabajadoras para cooperar en la mejora continua de la seguridad.

- **Desarrollo e implantación del SGSC**

Adif ha continuado con el desarrollo e implantación del Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación, habiéndose aprobado y/o actualizado un total de **55 documentos** (12 nuevos y 43 revisados), a lo largo del año 2025. Además, cabe destacar la firma del **"ADIF-C-07 Política, Directrices y Planificación para la integración de los Factores Humanos y Organizativos en los Sistemas de Gestión de Seguridad en la Circulación de ADIF y ADIF AV"**, cuyo objeto es formular las políticas y directrices que permitirán a Adif y Adif AV integrar los factores humanos y organizativos (FHO) en su respectivo Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación (SGSC).

- **Mejora del SGSC**

✓ **Auditoría Interna 2025:** Corresponde al ejercicio 2024 del SGSC, donde se han **cerrado** por parte del auditor **4 no conformidades (NC) y 8 observaciones (OBS)** identificadas en auditorías anteriores, permaneciendo abiertas 11 NC y 7 OBS. Por otra parte, se han identificado 10 nuevas NC y 6 OBS relacionadas con el SGSC.

✓ Se han llevado a cabo **3 auditorías de seguridad** relacionadas con **procedimientos de aplicación en las áreas de Negocio y Mantenimiento**, con resultados satisfactorios al haberse evidenciado una correcta aplicación de estos, además de haber señalado diversas acciones que ayudarán a la mejora de los propios procedimientos.

- ✓ Se han realizado **5 auditorías** por parte de la AESF a procesos de Adif, habiéndose identificado diversas acciones de mejora que se irán implementando a lo largo de 2026.
- ✓ Se han celebrado **6 reuniones del Subcomité de Seguimiento del SGSC**, en las que se ha comprobado el correcto funcionamiento del SGSC y la revisión y aprobación de nuevos documentos.

Área de Tráfico y Centro de gestión de red H24

Adif, dentro del Área de Tráfico, cuenta con el **Centro de Gestión de Red H24**, que funciona las 24 horas todos los días de la semana, lidera y coordina las áreas territoriales de circulación y es el interlocutor central con las áreas de mantenimiento y construcción de Adif y con las empresas ferroviarias, tanto para compatibilizar las restricciones temporales de capacidad en la RFIG, que los primeros generan, con las necesidades de uso de estos últimos, como para dar una pronta respuesta a las contingencias que perturben el normal desarrollo del Plan de Transportes y la ejecución programada de trabajos y obras en la infraestructura.

Además, acoge representantes de comunicación y otras áreas operativas de la empresa con el objeto de coordinar acciones y compartir información en tiempo real. Para ejercer sus labores de dirección y control dispone de herramientas informáticas compartidas con todas las áreas de circulación y resto de intervinientes en el tráfico ferroviario.

Durante 2025, se ha puesto en funcionamiento una nueva herramienta que contribuye a la coordinación más eficiente para la programación de las obras en la infraestructura.

También, se ha avanzado en los trabajos para la extensión del Sistema de Incentivos (**Performance Regime del Sistema Ferroviario**) a todos los servicios ferroviarios. Como parte de los objetivos para 2026, está la extensión del Sistema de Incentivos a los servicios de cercanías de los núcleos de Madrid y Barcelona. De esta forma todos los servicios ferroviarios estarían integrados en el Sistema de Incentivos (*Performance Regime* del Sistema Ferroviario).

Entre las líneas de trabajo que se adoptaron para mitigar la pérdida de puntualidad está el **Plan de Acción de Puntualidad 2025**, junto con medidas de coordinación para minimizar el impacto de las obras sobre la infraestructura en el tráfico ferroviario y, por ende, en la sociedad. También se reforzará aún más la coordinación entre el desarrollo de obras, incluidas aquellas ligadas al MRR, y las necesidades del tráfico ferroviario.

CULTURA DE SEGURIDAD

Las acciones llevadas a cabo en el ámbito de la Cultura de Seguridad durante el año 2025 se enmarcan en las líneas de acción del **Proyecto SIGMA**. Su objetivo principal es potenciar y evolucionar la cultura de seguridad de nuestra organización para conseguir una cultura de seguridad *“positiva, transparente y justa”*, favoreciendo además la integración de los factores humanos y organizativos (FHO) en los procesos internos y en el Sistema de Gestión de Seguridad.

Las líneas del proyecto Sigma más relevantes en 2025 fueron:

- Línea 3: Liderazgo en Seguridad.
- Línea 5: Sistema de Notificación de Sucesos de Seguridad (SNS).

Línea 3: Liderazgo en Seguridad

Esta línea de acción tiene por objetivo convertir a todas las personas que trabajan en Adif y Adif AV en unos líderes en seguridad ejemplares y eficaces. Deben ser promotores de una cultura de seguridad 'positiva, transparente y justa', generando un clima en el que las personas se sientan con la confianza y la predisposición para compartir todas las observaciones de seguridad que encuentren, y también acrecentar su compromiso con la seguridad y la empresa.

Tanto en la detección de las deficiencias de seguridad y en su contribución para que se eliminen o reduzcan, como en la implementación de mejoras en los sistemas y las operaciones, la contribución de los líderes en seguridad es un factor clave para lograr la excelencia en la seguridad.

Alineado con los principios de liderazgo en seguridad de la ERA, la Entidad ha desarrollado un modelo con seis (6) comportamientos que todo líder en seguridad debe poseer. Aparecen con distintos colores en el pentágono la figura adjunta.



**Modelo de Liderazgo en Seguridad
basado en comportamientos**

Principales acciones llevadas a cabo en 2025:

- **Comunicación interna**

- **Envío de más de 1.500 cartas** a todos los participantes en el Programa de Liderazgo en Seguridad, comunicando los resultados obtenidos y entregándoles el modelo de Liderazgo en Seguridad tanto en formato *puzzle* (preparado para ser colocado en las mesas de sus puestos de trabajo) como también en formato llavero.
- **Formación a 1.342 nuevas personas trabajadoras de Adif y Adif AV**, en cuatro sesiones distintas de acogida correspondientes a la OEP (Oferta de Empleo Público) de 2024, explicándoles nuestro modelo de Liderazgo en Seguridad y las acciones realizadas hasta el momento en la organización.
- Realización de un **vídeo de Liderazgo en Seguridad en el 'Programa de Experiencias de Éxito en Adif y Adif AV'**, con la obtención del Premio del Público por su aportación en la difusión y mejora de la Cultura de Seguridad.
- Publicación de un **artículo sobre Liderazgo en Seguridad** en el Boletín de Seguridad en la Circulación N.º. 5 (marzo-25).

- **Comunicación externa**

- Coordinación del **panel de expertos de Liderazgo en Seguridad** y realización de una **ponencia, durante los 'European Safety Days'** organizados por la ERA (Agencia Ferroviaria de la Unión Europea) en Cracovia (Polonia), del 1-3 de octubre.
- Participación en el IRSC 2026 (**'International Railway Safety Council'**) organizado en Hong Kong (China), realizando una **ponencia sobre 'Liderazgo en Seguridad de Última Generación'**, del 25-30 noviembre.
- Impartición de una **conferencia sobre Liderazgo en Seguridad para la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF)** el día 3 de diciembre.

Línea 5: Sistema de Notificación de Sucesos de Seguridad (SNS)

En el ámbito de las actuaciones de seguridad del SNS, se ha elaborado, en diciembre, un artículo destinado a su publicación en el Boletín de Seguridad N.º 8: **“Un año y medio de avance: La madurez creciente del Sistema de Notificación de Sucesos de Seguridad”**, con el objetivo de reforzar la sensibilización y difusión de buenas prácticas en materia de seguridad.

Para iniciar el **desarrollo de la segunda fase de implantación del SNS**, que permitirá notificar sucesos de seguridad a la totalidad de la plantilla, se han mantenido en 2025 **reuniones de coordinación** con las áreas implicadas en las operaciones ferroviarias. Estas reuniones han sido el **punto de partida de la elaboración de un ‘Plan de Comunicación y Divulgación’ interna** que se desarrollará durante el primer semestre de 2026.

Asimismo, se ha trabajado en la **mejora de la herramienta informática que sustenta el SNS**, permitiendo a los usuarios conectarse de manera fácil e intuitiva desde distintos dispositivos electrónicos (*ordenador, móvil y Tablet*). En paralelo, se han introducido algunas mejoras técnicas permitiendo la integración de la herramienta con los sistemas de la organización de una forma más simplificada y rápida.

El **futuro del SNS** se sostiene sobre una premisa simple pero esencial: ‘la mejora continua’. Para ello, se seguirá trabajando en **cuatro líneas estratégicas**:

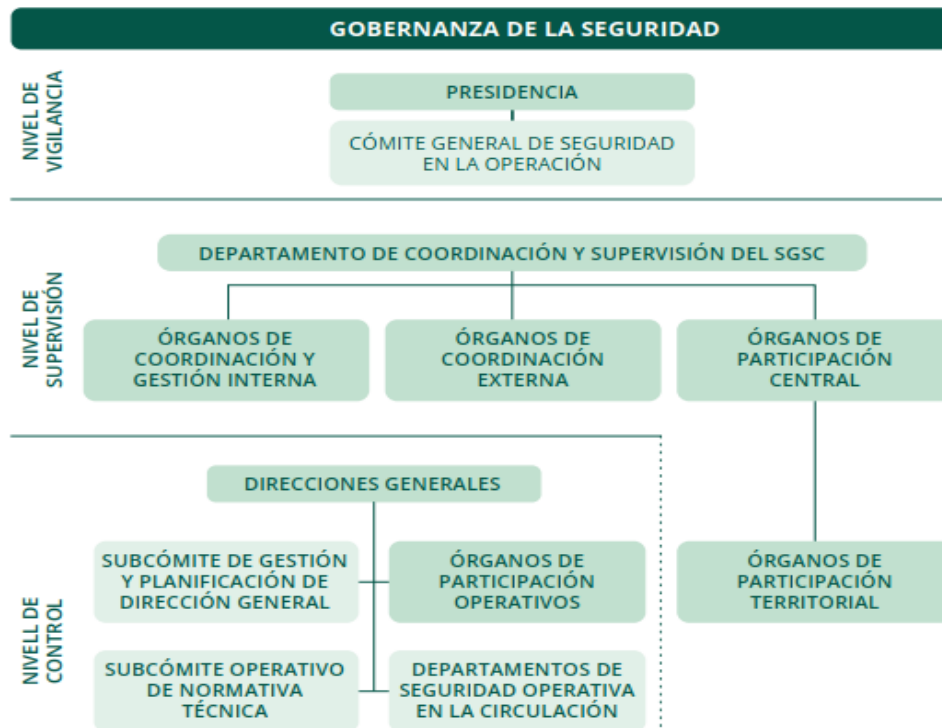
1. **Integración en los procesos de la organización** para dar un mejor apoyo y anticipar riesgos con mayor precisión.
2. **Ampliar progresivamente el alcance del sistema** para integrar nuevas áreas y perfiles.
3. **Reforzar el entorno de la información** asegurando que cada persona vea reflejado el impacto de su contribución.
4. **Seguir fortaleciendo la confianza**, piedra angular de cualquier sistema de reporte.

Órganos de coordinación y participación de la gobernanza del sistema

Dentro de la Gobernanza del SGSC de Adif y Adif AV se contemplan diferentes **órganos de participación de la gestión de la Seguridad en la Circulación**, constituidos como mecanismos de supervisión y control de la seguridad de las actividades operativas, con el objeto de asegurar la participación de todo el personal de la organización, directamente o a través de sus representantes, y de velar por la mejora continua de la seguridad en la circulación.

La Gobernanza de la Seguridad en la Circulación se fundamenta en el **establecimiento de los diferentes niveles organizativos** internos en la Entidad, con la misión y visión de asegurar en toda la Organización la implantación del SGSC, la toma de decisiones consensuadas y su coordinación entre los distintos niveles, así como posibilitar la participación de las personas.

Los Órganos de Participación en la Gestión de la Seguridad en la Circulación se configuran como un instrumento importante con relación al Plan Anual de Seguridad en la Circulación para realizar su seguimiento y análisis del nivel de cumplimiento alcanzado de los objetivos de seguridad fijados



En este contexto, la participación del personal representa un elemento clave para el desarrollo de una Cultura de Seguridad Positiva, coadyuvando a ganar confianza y fomentar la cooperación y el apoyo en la mejora continua de la Seguridad en la Circulación.

Según el ámbito de actuación y alcance de sus funciones se constituyen diferentes órganos de participación:



Durante el ejercicio 2025 se han mantenido **58 reuniones entre los diferentes órganos de participación**, siendo estas 8 Comisiones Técnicas Centrales, 4 Comisiones Operativas Sectoriales Mantenimiento y Explotación, 4 Comisiones Operativas Sectoriales Negocio y

Operaciones Comerciales y 42 Comisiones Técnicas Territoriales en los diferentes ámbitos territoriales establecidos.

Además, se han **desarrollado las reuniones de los diferentes órganos de coordinación de la gobernanza del SGSC**, según el programa establecido, así como se ha participado activamente en diferentes foros nacionales e internacionales con el fin de compartir su experiencia en materia de Seguridad en la circulación.

Información relativa a accidentes y víctimas

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
N.º de accidentes de circulación producidos	55	40	53
N.º de accidentes ocurridos en ancho métrico	7	7	7
Hombres fallecidos	16	13	16
Hombres heridos graves	14	3	13
Mujeres fallecidas	6	4	7
Mujeres heridas graves	4	1	2
Total, de víctimas (fallecidos y heridos graves)²⁴⁶	42	22 ²⁴⁷	41 ²⁴⁸

Durante el año 2025, de los 53 accidentes, se han producido 14 sucesos con 27 heridos leves (no catalogados como víctimas)

Los **objetivos establecidos en materia de seguridad operacional en cuanto a accidentalidad para 2026** con trazabilidad comparativa vs ejercicio anterior son los siguientes:

	Ejercicio 2025 Accidentes/Incidentes Valor absoluto	Ejercicio 2026 Accidentes/Incidentes Valor absoluto
Graves (N.º)	0	0
Significativos (N.º)	0	8
Accidentes (N.º)	1	13
Otros accidentes (N.º)	5	36
Total, de accidentes (N.º)	6	49

²⁴⁶ Accidentes con víctimas en el ejercicio, del total de circulaciones producidas sobre la RFIG administrada por Adif.

²⁴⁷ 1 persona fallecida de sexo desconocido.

²⁴⁸ 3 personas fallecidas de sexo desconocido.

5.2. Seguridad en la Información (Ciberseguridad)²⁴⁹

Principales Hitos:

- **Concluido ciclo 2025 del Sistema de Gestión de Seguridad de la Información** con la identificación del nivel de riesgo de las áreas analizadas y los proyectos a ejecutar con objeto de minimizar el riesgo. Integración de nuevas áreas. Obtenida certificación ENS nivel Medio para el proceso de ciberseguridad.
- **Incremento de las medidas de protección y seguridad de los sistemas de información** de Adif y Adif AV frente a amenazas, accesos indebidos a la información y/o daños en los activos de la organización.
- **Implantado Plan de Auditorías de seguridad a proveedores.**

Medidas y actuaciones clave:

- Despliegue de **soluciones de seguridad**: Gestión de riesgos, sondas para detección de vulnerabilidades y análisis de tráfico, solución de protección contra ataques DDOS.
- **Actuaciones para la detección de vulnerabilidades críticas** que puedan afectar al negocio.
- **Incremento de las actividades de formación y concienciación** orientadas al usuario.
- **Nuevas licitaciones**: PAM, Red Team, GRC, SOC.
- **Estrategia Cloud y ENS.**
- **Convergencia IT/OT**: Iniciativas de consultoría y pilotos tecnológicos.
- **Implementado un sistema de gestión de seguridad en proveedores.**
- **Certificación del proceso de ciberseguridad en ENS nivel Medio.**

Contribución a los ODS:



Nuestros compromisos:

- **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.
- Los **Planes de Acción** obtenidos de la gestión del riesgo anual tienen como objetivo implantar las medidas de seguridad necesarias, que durante 2026 permitirán seguir reforzando la protección de sistemas y redes con el objetivo de mejorar sus niveles de seguridad y respuesta ante nuevos ciberataques. Objetivo impulsado por el proyecto convergencia IT/OT.
- **Seguir ampliando el alcance del Sistema de Gestión de Seguridad de la Información**, así como seguir trabajando en el cumplimiento del Esquema Nacional de Seguridad.
- **Aumentar la capacidad de monitorización de la infraestructura IT/OT de las diferentes redes de Adif y Adif AV** para poder detectar patrones anómalos desde el Centro de Operaciones de Seguridad, con objeto de detectar posibles incidentes de

²⁴⁹ Contenido vinculado al PE2030, Pilar Seguridad. Objetivo 2 (PSEG-OE2).

seguridad, así como la implantación de soluciones de seguridad para los accesos privilegiados y la detección de posibles brechas de seguridad con la ejecución de ejercicios de *Red Team*. En este sentido, se ha trabajado en licitación para adquirir servicio de *Red Team* y *pentesting* avanzado durante 2025.

- **Dar continuidad al proyecto PAM** para la securización de los accesos privilegiados en sistemas operacionales.
- Refuerzo del servicio para seguir trabajando en el **cumplimiento del Esquema Nacional de Seguridad** en la organización.
- Ejecución del **Plan de Auditorías de seguridad de proveedores y terceros**.
- **Incrementar las iniciativas de convergencia IT/OT**.

Se cuenta con una **Política de Seguridad en la Información** donde se recoge una declaración de principios y de objetivos para una gestión adecuada de la Seguridad de la Información en Adif y Adif AV, alineada con las directrices estratégicas de la Organización y la normativa legal vigente, aprobada en octubre de 2019 y **actualizada** y firmada por Presidencia en **2025**.

Dicha Política es aplicable a ambas Entidades y recoge el compromiso de Adif y Adif AV para apoyar y aplicar las normas y procedimientos en los que se sustenta, velando por el cumplimiento de la regulación y el de sus propios requisitos de negocio.

Según se define en la política, Adif y Adif AV debe tener en cuenta los siguientes principios básicos a la hora de tomar decisiones en materia de Seguridad de la Información:

- Seguridad como un proceso integral.
- Gestión de la seguridad basada en riesgos.
- Prevención, detección, respuesta y conservación.
- Líneas de defensa.
- Reevaluación periódica.
- Vigilancia continua.
- Segregación de responsabilidades.

Todo el personal, interno y colaboradores, están obligados a conocer y cumplir las medidas de seguridad establecidas dentro de su ámbito de responsabilidad. La política de seguridad se revisa periódicamente.

El **Modelo de Gobierno y Gestión de la Seguridad de la Información** desarrollado, permite definir e integrar las capas de gobierno, gestión y operación de la Seguridad de la Información en la Organización, garantizando la identificación e implementación de las funciones y responsabilidades clave para el desarrollo de los procedimientos de seguridad, siendo los principales roles:

- **Comité de Seguridad de la Información:** Órgano que se encarga principalmente de determinar las medidas y acciones necesarias, aprobación del Marco Normativo, define la estrategia y objetivos, seguimiento del cumplimiento de la legislación vigente en seguridad de la información. Se convoca 2 veces al año.
- **Responsable de Seguridad de la Información:** Análisis y gestión de los riesgos, impulsando y coordinando la implantación de las medidas de seguridad y cumplimiento de la legislación vigente, formación y concienciación, gestión de la monitorización, detección y respuesta ante incidentes, vigilancia digital, gestión de vulnerabilidades.
- **Delegado de Seguridad de la Información:** Conocer el Cuerpo Normativo y regulaciones aplicables en el ámbito de la Seguridad de la Información velando por su cumplimiento dentro de su ámbito, participar en el Comité de Seguridad de la

Información y mantener una adecuada coordinación con el Responsable de Seguridad de la Información, impulsar la implantación y operación del Sistema de Gestión de Seguridad de la Información (SGSI) en su ámbito y realizar el seguimiento de los planes de tratamiento del riesgo.

En caso de Ciberataque, se siguen las instrucciones del Responsable de Seguridad de la Información de Adif y Adif AV.

- **Responsable de Negocio:** Determinar los niveles y requisitos de seguridad de Servicios y/o Información bajo su responsabilidad así como velar por la protección de los mismos, impulsar el cumplimiento de los planes de tratamiento del riesgo, mantener una adecuada coordinación con el Delegado de Seguridad de la Información y los Responsables de Sistemas de su área de negocio, impulsar la implantación y operación del SGSI en su ámbito así como gestionar y proporcionar los recursos técnicos y humanos para realizar todas las funciones de seguridad en su área de negocio.
- **Responsables de Sistemas:** Desarrollar, operar y mantener el sistema de información durante todo su ciclo de vida, verificando su correcto funcionamiento conforme a los objetivos del servicio y teniendo en cuenta el marco normativo de Seguridad de la Información.
- **Responsable del Contrato:** Gestionar los contratos que pueda tener Adif y Adif AV con los diferentes Proveedores que presten servicios a Adif y Adif AV asegurando que cumplen con los requisitos de seguridad de la información durante todo el ciclo de vida del contrato.

Control de riesgos de Seguridad de la Información

Se gestiona mediante el **Sistema de Gestión de Seguridad de la Información** (SGSI).

Durante 2025, ha aumentado el número de áreas integradas en el SGSI y se ha cumplido con el objetivo de nivel de riesgo establecido para este año.

A destacar, la implantación del **Plan de Auditorías de Gestión de Seguridad en Proveedores** contemplado dentro del plan de tratamiento del riesgo, así como las iniciativas de seguridad abordadas desde proyecto convergencia IT/OT.

5.3. Seguridad y autoprotección²⁵⁰²⁵¹

Principales Hitos:

Seguridad y Autoprotección

- En proceso de ejecución la actuación MRR **“Digitalización y tratamiento de la información disponible de las cámaras de seguridad en estaciones”**. Se han desarrollado los casos de uso previstos basados en el análisis automático de la escena aplicando inteligencia artificial, concretamente la detección de objetos abandonados, el análisis de comportamientos de las personas anómalos, el análisis de las trayectorias, el control de aforos, la detección de aglomeraciones y el seguimiento de personas de interés, estando ya todos los modelos en fase de aprendizaje. Actuando sobre los sistemas de videovigilancia y redes de comunicaciones en 6 estaciones importantes de la Red. Todos

²⁵⁰ Contenido vinculado al PE2030, Pilar Seguridad. Objetivo 3 (PSEG-OE3).

²⁵¹ Contenido vinculado al indicador **GRI 416-1**: Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios.

los algoritmos de IA correspondientes a los distintos casos de uso se encuentran en entrenamiento. Progresivamente se están poniendo en servicio en el resto de las estaciones del proyecto, con plazo final junio del 2026.

- **Revisión de proyectos elaborados por otras áreas de Adif y Adif AV:** desde todas las áreas de la Dirección de Seguridad y Autoprotección (seguridad, autoprotección y emergencias y el área técnica) se ha procedido a la **revisión de 426 proyectos** y se han **respondido a 146 consultas**. Esta actuación no solo abarca la revisión formal del proyecto, sino que la respuesta que se da a los mismos, verificando tanto el cumplimiento normativo como el cumplimiento de los requerimientos de seguridad establecidos por la Entidad. El método empleado es de carácter iterativo, asegurando que los proyectos se encuentran alineados con la política de seguridad de Adif y Adif AV (de carácter patrimonial y operacional).
- Se ha abordado una **consulta preliminar sobre el desarrollo y ensayo de un “sistema de detección de amenazas a la seguridad y a la autoprotección en la explotación ferroviaria”**. En dicha consulta no se ha detectado ninguna solución completa ya implantada en el mercado que sea directamente aplicable a las necesidades planteadas en el reto que ha dado origen a esta CPM. No obstante, sí se han detectado soluciones que deberán ser validadas previamente en un entorno real. El sistema se validará a escala real en la infraestructura de la Entidad. Las soluciones aportadas podrían solucionar la necesidad detectada, si bien requieren un desarrollo específico de la funcionalidad del sistema previo a su implantación. Mantenemos la iniciativa de seguir buscando soluciones en el mercado, estudiando la viabilidad de las propuestas que nos llegan a través de distintos proveedores, con el fin de mejorar los sistemas que nos proporcionan información sobre la seguridad de la infraestructura.

Pasos a Nivel

- **Concienciación** de entidades y organismos titulares del camino sobre la **responsabilidad compartida en materia de pasos a nivel**.
- **Implantación de soluciones tecnológicas** para la **monitorización remota de pasos a nivel**, reduciendo riesgos y mejorando la eficiencia operativa.

Contribución a los ODS:



Nuestros compromisos:

- N.º de **delitos con incidencia en la actividad**: ≤ 740
- N.º de **ataques deliberados**: ≤ 16
- % de **realización de informes de situaciones de emergencia con aplicación del Plan de Autoprotección**: 100%
- Evaluación de la **prestación de los servicios de vigilancia y seguridad** ≥ 35
- **Reducir un 3% el número de delitos con incidencia en la actividad** como consecuencia de actos de interferencia voluntaria en el sistema ferroviario (daños en las instalaciones, sustracción de conductores eléctricos, sustracciones de material ferroviario, colocación de obstáculos con dolo en las vías).

SEGURIDAD:

Se entiende por protección de las infraestructuras críticas el conjunto de actividades destinadas a asegurar la funcionalidad, continuidad e integridad de las infraestructuras críticas con el fin de prevenir, paliar y neutralizar el daño causado por un ataque deliberado contra dichas infraestructuras.

El Plan de Seguridad del Operador de Adif es el documento estratégico definidor de las políticas generales del operador crítico para garantizar la seguridad del conjunto de instalaciones.

Los **22 Planes de Protección Específicos** de infraestructuras designadas como críticas en Adif, son los documentos operativos donde se definen las medidas concretas ya adoptadas y las que se vayan a adoptar por los operadores críticos para garantizar la seguridad integral de sus infraestructuras.

En estos documentos:

- a) Se han Identificado los niveles de riesgo al que se enfrenta cada una de las infraestructuras.
- b) Se han revisado los de acción destinados a la prevención, gestión y respuesta frente aquellos riesgos que puedan poner en peligro las infraestructuras ferroviarias.
- c) Se han planificado y coordinado las actuaciones en materia de seguridad.
- d) Se pretende una mejor protección de las infraestructuras ferroviarias con el objeto de hacerlas más resilientes.
- e) Se han coordinado y homogenizado los planes y procedimientos ya existentes.

Estos **documentos se revisan con carácter bienal**.

En cumplimiento de la periodicidad establecida en la legislación vigente para la revisión de los Planes de Protección Específicos (PPE), por parte de los operadores críticos, se ha realizado la revisión de 6 PPEs de infraestructuras designadas como críticas en los Subsectores del Transporte Ferroviario y del Transporte Urbano y Metropolitano.

Para 2026 se prevé que se apruebe la normativa de transposición de la Directiva (UE) 2022/2557 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2022 relativa a la resiliencia de las entidades críticas, que va a suponer un cambio en el sistema de gestión sobre nuestras infraestructuras críticas y, por tanto, llevará asociado un esfuerzo de adaptación para el cumplimiento de los requisitos que se establezcan.

Principales indicadores de seguridad

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Presentación de denuncias administrativas (N.º)	473	327	548
Presentación de denuncias penales (N.º)	815	868	884
Realización de inspecciones de seguridad (N.º)	1.220	1.172	1.393
Realización de operativas extraordinarias (N.º)	41	62	63
Realización de intervenciones de auxilio a personas (N.º)	1.730	1.920	1.846
Realización de intervenciones de auxilio a accidentados (N.º)	149	163	166
Realización de apoyos a entidades externas (Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Cuerpo de Bomberos, 112, etc.) (N.º)	1.971	1.852	1.813
Realización de apoyos a entidades ferroviarias (PM, Mantenimiento, Estaciones, etc.) (N.º)	3.761	3.640	2.529
Realización de apoyos a Autoridades (N.º)	78	138	135
Detección de objetos no permitidos en controles de seguridad de equipajes (N.º)	766	1.090	2.015
Recuperación de objetos perdidos (N.º)	960	899	839

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Puntuación s/ 45 en la evaluación de los servicios de vigilancia y seguridad	36,76	35,63	35,18
Proyectos de protección y seguridad en estaciones en los que se ha participado (N.º)	145 ²⁵²	38	35
Proyectos de protección y seguridad en estaciones elaborados (N.º)	9	10	0

Mensualmente se lleva a cabo una **evaluación global de la calidad de los servicios de vigilancia y seguridad prestados**, que tiene en cuenta el grado de cumplimiento de los compromisos asumidos en la organización operativa de servicios ofertada por parte del adjudicatario. El procedimiento de evaluación se describe en el Pliego de Prescripciones Técnicas para la contratación de los servicios de vigilancia y seguridad vigente, en él se establece una serie de *items* que deben ser valorados conforme a unas puntuaciones y un peso que cada *item* tiene dentro del programa de evaluación, atendiendo al grado asignado de importancia.

Por otro lado, se han producido en Adif **708 incidencias** catalogadas como **delitos con incidencia en la actividad**, concretamente 170 por daños ocasionados en la infraestructura, 348 incidencias por sustracción de conductores eléctricos, 68 sustracciones de material ferroviario y 122 obstáculos colocados con dolo en la vía.

Compromisos

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
N.º de delitos con incidencia en la actividad	≤ 740	≤ 740	≤ 740
N.º de ataques deliberados contra infraestructuras críticas	≤ 16	≤ 16	≤ 16
Realización de informes de situaciones de emergencias con aplicación del Plan de Autoprotección (%)	100	100	100
Evaluación de la prestación de los servicios de vigilancia y seguridad	≥ 35	≥ 35	≥ 35

²⁵² En 2023 se han contabilizado tanto el número de proyectos como sus revisiones asociadas. En años sucesivos se reporta únicamente el número de proyectos.

Información desempeño en la sociedad y responsabilidad de producto

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Evaluación de la prestación de los servicios de vigilancia y seguridad (puntos/45)	36,76	35,63	35,18
Ataques deliberados contra las infraestructuras críticas (N.º)	12	13	11
Realización de informes de situaciones de emergencias con aplicación del Plan de Autoprotección (%)	100	100	100
Delitos con incidencia en la actividad (N.º)	606	670	708

Durante el ejercicio 2025 se han producido en Adif **11 incidencias catalogadas como ataques deliberados contra la infraestructura ferroviaria**, concretamente alarmas por amenaza de bomba y por paquetes o equipajes sospechosos. En todos los casos fue necesaria la activación de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y, en algunos, se requirió a unidades caninas y Tedax.

AUTOPROTECCIÓN:

Se entiende por autoprotección el sistema de acciones y medidas, adoptadas por Adif, con sus propios medios y recursos, dentro de su ámbito de competencias, encaminadas a prevenir y controlar los riesgos sobre las personas y los bienes, a dar respuesta adecuada a las posibles situaciones de emergencia y a garantizar la integración de estas actuaciones en el sistema público de protección civil.

Los **Planes de Autoprotección** son el marco orgánico y funcional previsto para las actividad, centros, establecimientos, espacios, instalaciones o dependencias, con el objeto de prevenir y controlar los riesgos sobre las personas y los bienes y dar respuesta adecuada a las posibles situaciones de emergencias, en la zona bajo responsabilidad de Adif, garantizando la integración de estas actuaciones en el sistema público de protección civil.

Adif posee 164 instalaciones afectadas por la Norma Básica de Autoprotección y legislación autonómica complementaria que deben de poseer Plan de Autoprotección.

Para los **61 Planes de Autoprotección** que engloban las **164 instalaciones** se realizan:

1. Simulacros con carácter anual que verifican los procedimientos de actuación en emergencia.
2. Inspecciones con carácter anual de medios e instalaciones de protección para verificar la funcionalidad de estos.
3. Formación cada tres años para formar a los agentes que puedan verse implicados en una emergencia.

Estos documentos se revisan con carácter trienal, siempre que no haya cambios sustanciales con anterioridad.

Por otro lado, se han celebrado las siguientes **reuniones**:

- Reuniones anuales de coordinación con los servicios de intervención en emergencias de las Comunidades Autónomas para la gestión de la autoprotección y las emergencias.
- Celebrada la reunión del Comité para la Gestión de la Autoprotección y las Emergencias con cada una de las empresas ferroviarias de transporte de viajeros que operan actualmente.

- Celebrada la reunión del Comité para la Gestión de la Autoprotección y las Emergencias con cada una de las empresas ferroviarias de transporte de mercancías que operan actualmente.

Autoprotección y Emergencias

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Planes de autoprotección realizados (N.º)	42	42	31
Realización de simulacros (N.º)	53	58	64
Ejecución de inspecciones a medios e instalaciones de protección (N.º)	94	84	87
Jornadas formativas a personal interno y externo (N.º)	259 ²⁵³ (con 3.289 alumnos)	125 (con 1.357 alumnos)	140 (con 1.460 alumnos)

Adicionalmente, se ha dado **formación** en Autoprotección *in situ* a Fuerzas y Cuerpos de Seguridad con el fin de mejorar conocimiento y su respuesta en el ámbito ferroviario. Igualmente, en la Escuela de Protección Civil se ha impartido acciones formativas dirigidas a personal que forma parte de los servicios de emergencia.

Situaciones de emergencias con aplicación del Plan de Autoprotección

GERENCIA	FECHA	TIPO INSTALACIÓN	UBICACIÓN	DESCRIPCIÓN
CENTRO	12/02/2025	I. LOGÍSTICA	VICÁLVARO MERCANCÍAS	INCENDIO EN CATENARIA. AFECTA A GABINETE Cº Y LÍNEA ENTRE F. DE LA MORA Y S. FERNANDO
CENTRO	05/11/2025	I. LOGÍSTICA	TM VICÁLVARO	INCENDIO EN GABINETE DE CIRCULACIÓN. CORTE DE TENSIÓN Y CIRCULACIÓN. EXTINGUIDO POR BOMBEROS. NIVEL 1.
ESTE	06/01/2025	VÍA	ALICANTE TERMINAL	PERSONA ARROLLADA. NIVEL 1
ESTE	22/01/2025	VÍA	SAN VICENTE DE RASPEIG	MMPP CON ABUNDANTE PÉRDIDA DE GASOIL. INTERVENCIÓN DE BOMBEROS. NIVEL 1
ESTE	26/01/2025	P.N.	VILLENA	PERSONA ARROLLADA. NIVEL 1
ESTE	11/03/2025	VÍA	VILLENA	PERSONA ARROLLADA. NIVEL 1
ESTE	12/05/2025	ESTACIÓN	VILLENA	PERSONA ARROLLADA. NIVEL 1
ESTE	06/08/2025	VÍA	ALICANTE	VEHÍCULO CAÍDO DESDE PASO SUPERIOR. CORTE DE CIRCULACIÓN. NIVEL 1
ESTE	19/01/2025	VÍA	VILLARREAL	PERSONA ARROLLADA. NIVEL 1
ESTE	12/10/2025	ESTACIÓN	BENICARLÓ	INCENDIO DE UNA CASETA DE SEÑALES POR UN RAYO. EXTINGUIDO POR LOS BOMBEROS. NIVEL 1
ESTE	05/01/2025	VÍA	ALFAFAR	PERSONA ARROLLADA. NIVEL 1

²⁵³ Dato agregado Adif y Adif AV.

GERENCIA	FECHA	TIPO INSTALACIÓN	UBICACIÓN	DESCRIPCIÓN
ESTE	24/01/2025	I. LOGÍSTICA	FUENTE DE SAN LUIS	VAGÓN ARDIENDO. AFECTANDO A LA CIRCULACIÓN. EXTINGUIDO POR BOMBEROS. NIVEL 1
ESTE	28/03/2025	VÍA	FUENTE DE SAN LUIS	PERSONA ARROLLADA. NIVEL 1
ESTE	06/05/2025	VÍA	SILLA	INCENDIO DE GRANDES PROPORCIONES CERCANO A LA VÍA NIVEL 1
ESTE	29/05/2025	VÍA	CULLERA	PERSONA ARROLLADA. NIVEL 1
ESTE	25/06/2025	ESTACIÓN	ROCA CUPER	PERSONA ARROLLADA. NIVEL 1
ESTE	27/06/2025	ESTACIÓN	L'ENOVA	PERSONA ARROLLADA. NIVEL 1
ESTE	01/09/2025	VÍA	CARCAIXENT	PERSONA ARROLLADA. NIVEL 1
ESTE	03/09/2025	ESTACIÓN	CARCAIXENT	PERSONA ARROLLADA. NIVEL 1
ESTE	08/10/2025	ESTACIÓN	GANDÍA	PERSONA ARROLLADA. NIVEL 1
ESTE	11/10/2025	VÍA	MASANASSA	CAE UN ARBOL EN CATENARIA Y SE CORTA CIRCULACIÓN. NIVEL 1
NORESTE	10/01/2025	VÍA	SAGRERA	TREN DETENIDO POR USO DE ALARMA. VIAJEROS POR LA VÍA. CORTE DE CIRCULACIÓN. NIVEL 1
NORESTE	11/03/2025	VÍA	PRAT DE LLOBREGAT	TREN AVERIADO RETROCEDIDO. VIAJEROS POR VÍA Y ANDÉN SIN PREVISION DE RESCATE. NIVEL 1
NORESTE	06/06/2025	TÚNEL	GARRAF	TREN AVERIADO. VIAJEROS POR VÍAS A LA SALIDA DEL TÚNEL. NIVEL 1
NORESTE	12/12/2025	TÚNEL	MONTMELÓ	ENGANCHÓN EN CATENARIA. 2 HERIDOS LEVES. VIAJEROS EN ANDÉN. NIVEL 1
NORESTE	07/01/2025	TÚNEL	PRADELL	TREN AVERIADO EN EL TÚNEL. MOVIDO A ESTACIÓN Y TRANSBORDO A TREN DE SOCORRO. NIVEL 1
NORESTE	30/01/2025	I. LOGÍSTICA	ZARAGOZA PLAZA	FUGA DE DIÓXIDO DE AZUFRE. VAGÓN APARTADO. ACTUACIÓN DE LOS BOMBEROS. NIVEL 1
NORESTE	19/04/2025	TÚNEL	FAYÓN	TREN AVERIADO EN ZONA DE DIFÍCIL ACCESO. TREN DE SOCORRO EN COLA
NOROESTE	24/10/2025	ESTACIÓN	SANTIAGO DE COMPOSTELA	TREN ARDIENDO COCHE 1. CORTE DE TENSIÓN EN LA ESTACIÓN. ACTUACIÓN DE BOMBEROS. NIVEL 1
NOROESTE	07/03/2025	TÚNEL	VIGO GUIXAR	INCENDIO EN TÚNEL DE LA GUÍA. LUMINARIA ARDIENDO. AVISO A BOMBEROS. NIVEL 1
NOROESTE	27/04/2025	TÚNEL	PONTEVEDRA	PERSONA DENTRO DEL TÚNEL. LOCALIZADO Y DETENIDO. NIVEL 1
SUR	15/04/2025	I. LOGÍSTICA	HUELVA MERCANCÍAS	FUGA DE AMONIAO EN UNA CISTERNA. REPARADO POR BOMBEROS. NIVEL 1

De cara a mejorar la trazabilidad de la información, se destacan como oportunidades la **mejora en los sistemas de información interna** de la DSA mediante la actualización de las aplicaciones de incidencias (IDS) y extracción de datos estadísticos (QLIK) con el fin de tomar

mejores decisiones estratégicas y operativas, así como la **mejora en la gestión operativa ante incidencias de protección y seguridad** mediante la mejora de los protocolos de coordinación con distintas Empresas Ferroviarias (EE.FF.), administraciones públicas y áreas de Adif.

CONTROL Y MANTENIMIENTO DE LOS PASOS A NIVEL

Como parte de sus acciones de protección, Adif lleva a cabo un control de los **Pasos a Nivel** (en adelante PPNN) existentes en la red ferroviaria. Asimismo, colabora con otros organismos y entidades titulares de los caminos o carreteras con el fin de tomar acciones para reducir el riesgo de accidentes.

La Entidad dispone de distintos procedimientos y normativas que abarcan desde la fase de obra a la fase de mantenimiento, en el que se incluyen criterios para minimizar el riesgo. Asimismo, se dispone de procedimientos para la investigación y comunicación de accidentes en materia de pasos a nivel, cumpliendo con las obligaciones y requerimientos establecidos por la normativa.

Así, durante 2025 se han llevado a cabo las siguientes obras en los PPNN:

Obras de supresión de pasos a nivel en ejecución:

- Ejecución de las obras del proyecto constructivo para la supresión del paso a nivel del p.k. 127/617 de la línea Madrid-Hendaya, en la Dehesa de Pedrosillo, término municipal de Ávila.
- Ejecución de las obras del proyecto de construcción para la supresión del paso a nivel del p.k. 202/459 de la línea Madrid-Chamartín-Hendaya, término municipal de Medina del Campo (Valladolid).
- Ejecución de las obras del proyecto de construcción para la supresión del paso a nivel del p.k. 227/324 de la línea Madrid-Chamartín-Hendaya, término municipal de Valdestillas (Valladolid).
- Ejecución de las obras del proyecto constructivo para la supresión del paso a nivel del p.k. 197/178 de la línea 516 Mérida-Los Rosales, término municipal de Villanueva del Río y Minas (Sevilla).
- Ejecución de las obras del proyecto de supresión de los pasos a nivel de los p.k. 361/620 y 361/845 en la línea León-A Coruña, término municipal de Monforte de Lemos (Lugo).
- Ejecución de las obras de los proyectos de supresión de los pasos a nivel de los p.k. 426/371, 426/800, 427/218 y 427/751 de la línea León-A Coruña, término municipal de Lugo (Lugo).
- Ejecución de las obras del proyecto de reposición de pasarela peatonal en el p.k. 447/129 y supresión del paso a nivel del PK. 446/350 de la línea León - La coruña. Término municipal de Rábade (Lugo).
- Ejecución de las obras del proyecto constructivo de supresión del paso a nivel del PK 70/696 de la línea RFIG 420 Bif. Las Maravillas - Algeciras. Término municipal de Ronda (Málaga).
- Ejecución de las obras del proyecto de construcción de supresión del paso a nivel del PK 385/067 de la línea RFIG La Encina a Alacant-Terminal (nº de línea 330) término municipal de Caudete (Albacete).
- Ejecución de las obras de los proyectos constructivos de supresión del paso a nivel del PK 6/108 y de los PPKK 7/224, 8/101 y 8/490 de la línea (RAM.) Orejo-Liérganes. Término municipal de Riotuerto (Cantabria).

- Ejecución de las obras de los proyectos constructivos para la supresión de los pasos a nivel de los PK 42/743 y PK 45/245 en la línea Monforte de Lemos - Vigo. TM Ourense.
- Ejecución de las obras del proyecto de supresión del paso a nivel del PK 131/997 de la línea Teruel - Sagunto. Término municipal de Teruel.
- Ejecución de las obras del proyecto de construcción de supresión del paso a nivel del PK 391/310 de la línea RFIG La Encina a Alacant terminal (nº de línea 330) término municipal de Villena (Alicante).
- Ejecución de las obras del proyecto de construcción para la supresión de los pasos a nivel de los PPKK. 522/700 y 523/088 de la línea (RAM) Santander-Llanes. Término municipal de Santa Cruz de Bezana (Cantabria).
- Ejecución de las obras del proyecto constructivo de supresión del paso a nivel del PK 498/296 de la línea (RAM) Santander-Llanes. Término municipal de Reocín (Cantabria).
- Ejecución de las obras del proyecto de construcción de supresión del paso a nivel del PK 2/805 en la línea León - Matallana de ancho métrico (RAM). TM. Villaquilambre (León).
- Ejecución de las obras del proyecto constructivo de supresión de paso a nivel en PK 15/611(real 15/620) y p.k. 15/792 de la línea RFIG 764 Baiña -Collanzo. Término municipal de Mieres (Asturias).
- Ejecución de las obras del proyecto de construcción para la supresión de los pasos a nivel de los PPKK. 376/350 y 376/537 de la línea Venta de Baños a Santander, término municipal de Alar del Rey (Palencia).

Obras de supresión de pasos a nivel finalizadas

- Ejecución de las obras del proyecto constructivo para la supresión de los pasos a nivel del p.k. 269/872 de la línea Valencia-Tarragona y del p.k. 97/087 de la línea Lérida-Reus-Tarragona, en el término municipal de La Canonja (Tarragona).
- Ejecución de las obras del proyecto constructivo para la supresión del paso a nivel del p.k. 532/738 de la línea Madrid-Barcelona, en el término municipal de Mora la Nova (Tarragona).
- Ejecución de las obras del proyecto de construcción para la supresión del paso a nivel del p.k. 401/556 en la línea Santander-Llanes (Ancho Métrico, RFIG 770), término municipal de Ribadesella (Asturias).
- Ejecución de las obras del proyecto de construcción de supresión de los pasos a nivel de los p.k. 15/466 y 14/364 de la línea Vilagarcía de Arousa – Bifurcación Angueira, término municipal de Valga (Pontevedra).
- Ejecución de las obras del proyecto constructivo de supresión de pasos a nivel en la red FEVE. Línea Santander-Llanes. Municipio de Alfoz de Llorredo (Cantabria).
- Ejecución de las obras del proyecto de supresión del paso a nivel 9/097 de la línea 772 Orejo - Liérganes en el término municipal de Liérganes.

Proyectos y obras de mejora de la protección de pasos a nivel en ejecución:

- Redacción de proyecto constructivo y ejecución de obra para la renovación de la protección automática del paso a nivel clase A3 en el P.K. 23/005 de la Línea 120 Medina del Campo - Vilar Formoso, en el término municipal de Calzada de Don Diego (Salamanca).

- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la nueva instalación de la protección automática del paso a nivel clase A2 situado en el punto kilométrico 146/006 de la línea 100 Madrid Chamartín – Hendaya, en el término municipal de Velayos (Ávila).
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la renovación de las instalaciones de protección del paso a nivel clase "A3" enclavado con detector de obstáculos y dotación de paso peatonal adosado, en el punto kilométrico 235/113 de la línea 100 Madrid Chamartín Clara Campoamor – Hendaya, en el término municipal de Viana de Cega (Valladolid).
- Redacción proyecto y ejecución obras para nueva instalación protección paso a nivel A3 en p.k. 294/113 línea 520 Ciudad Real - Badajoz (Ciudad Real).
- Proyecto constructivo y ejecución de las obras para la nueva instalación de la protección automática del paso a nivel clase A2 situado en el PK 30/803 de la línea 342 Xàtiva - Alcoi, en el término municipal de Benissoda (Valencia).
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la nueva instalación de la protección automática del paso a nivel clase A2 situado en el punto kilométrico 94/807 de la línea 222 La Tour de Carol-Enveigt – Bifurcación Aigües en el término municipal de Montesquiu (Barcelona).
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la renovación de la protección automática de los pasos a nivel clase A2, en los P.K. 203/768 y P.K. 216/618 de la Línea 200 Madrid Chamartín Clara Campoamor - Barcelona Estación de Francia, en los términos municipales de Ariza y Contamina, respectivamente (Zaragoza).
- Redacción del proyecto constructivo y la ejecución de las obras para la renovación y modificación de la funcionalidad de los pasos a nivel situados en los puntos kilométricos 166/973, 167/596, 168/000, 178/604, 178/187, 189/878, 190/567 y 191/876 de la provincia de Soria en la línea 200 Madrid Chamartín Clara Campoamor - Barna - França.
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la renovación y modificación de la funcionalidad de los pasos a nivel situados en los puntos kilométricos 66/766, 77/800, 89/899, 91/039, 115/625, 117/266 y 120/788, y nueva instalación de la protección automática del paso a nivel situado en el punto kilométrico 93/412, de la provincia de Guadalajara, en la línea 200 Madrid Chamartín Clara Campoamor – Barcelona - França.
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la renovación del paso a nivel clase a3 situado en el punto kilométrico 182/271 de la línea 200, Madrid Chamartín Clara Campoamor – Barcelona França, y perteneciente al municipio de Arcos de Jalón (provincia de Soria).
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la renovación de la protección automática del paso a nivel del punto kilométrico 217/938, la mejora de la protección automática del paso a nivel del punto kilométrico 280/683 y la nueva instalación de protección automática del paso a nivel del punto kilométrico 277/811, pertenecientes a la línea 200, Madrid Chamartín Clara Campoamor – Barcelona França, y ubicados en la provincia de Zaragoza.
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la renovación integral de la protección automática de los pasos a nivel 082/123, 100/748, 104/045, 108/663 y 123/264 de la Línea 200 Madrid Chamartín Clara Campoamor – Barcelona França.

- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la nueva instalación de protección automática del paso a nivel clase "A2", de uso peatonal, en el P.K. 507/000 de la Línea 770 Oviedo - Santander, en el término municipal de Torrelavega (Cantabria).
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la renovación de la protección automática del paso a nivel clase "A3", en el punto kilométrico 18/936 de la línea 818 Vilagarcía - bifurcación Angueira, en el término municipal de Pontecesures (Pontevedra).
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la mejora de la protección automática del paso a nivel clase A3 situado en el punto kilométrico 14/285 de la Línea 810 Monforte de Lemos - Bif. Chapela en el término municipal de Sober (Lugo).
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la nueva instalación de la protección automática del paso a nivel clase A2 en el punto kilométrico 64/470 de la línea 810 Monforte de Lemos - bifurcación Chapela, en el término municipal de Cenlle (Ourense).
- Redacción proyecto y ejecución obra renovación protección paso a nivel A3 P.K. 38/791 Línea 764 Trubia - Collanzo, en Aller (Asturias).
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la modificación de funcionalidad de la protección automática del paso a nivel clase A2 situado en el punto kilométrico 11/066 de la línea 440 Bifurcación los naranjos - huelva, en el término municipal de Valencina de la Concepción (Sevilla).
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la renovación y modificación de la funcionalidad de la protección automática de los pasos a nivel situados en los PPKK 2/004, 12/925, 14/101, 17/294, 26/557, 28/212, 30/254, 38/230, 41/784, 43/440, 49/342 y 50/166 de la línea 512 Zafra - Huelva mercancías.
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la nueva instalación de la protección automática del paso a nivel clase A2 situado en el P.K. 630/215 de la Línea 780 Santander - Bilbao La Concordia en el término municipal de Güeñes (Bizkaia).
- Redacción proyecto y ejecución obras para cambio funcionalidad protección paso a nivel A2 P.K. 219/339 y concatenación con nueva protección paso a nivel A2 en P.K. 219/786 la Línea 790 La Asunción Universidad - Aranguren en Merindad de Valdeporres (Burgos).
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la renovación de la protección automática de los pasos a nivel clase A3 situados en los PP.KK. 631/562 y 631/895 de la Línea 780 Santander - Bilbao La Concordia en el término municipal de Güeñes (Bizkaia) y para la renovación y mejora de la protección automática de los pasos a nivel concatenados situados en los PP.KK. 0/914 y 1/194 de la línea 790 La Asunción Universidad - Aranguren en el término municipal de Zalla (Bizkaia).
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la modificación de la funcionalidad de la protección automática de paso a nivel clase A3, en el P.K. 163/505 de la Línea 790 La Asunción Universidad - Aranguren, en el término municipal de Valdeolea (Cantabria).
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la modificación de funcionalidad de la protección automática de los pasos a nivel clase A2 y clase A3 situados en los PP.KK. 239/355 y 267/614 de la Línea 790 La Asunción Universidad-

Aranguren en los términos municipales de Espinosa de los Monteros y Valle de Mena (Burgos).

- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la renovación y modificación de la funcionalidad de la protección automática de los pasos a nivel que se ven afectados por el proyecto constructivo para la dotación de BAB en el tramo Torrelavega-Santander- Nueva Montaña y Maliaño-Astillero.
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la nueva instalación de la protección automática de los pasos a nivel clase A2 situados en los PP.KK. 50/609 y 53/311 de la Línea 700 Int. Abando Ind. Prieto - Casetas en el término municipal de Alcanadre (La Rioja).
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la mejora de la protección del paso a nivel clase "A3", en el P.K. 200/574 de la Línea 790 La Asunción Universidad - Aranguren, en el término municipal de Valle de Valdebezana (Burgos).
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la modificación de la funcionalidad de la protección automática de los pasos a nivel clase "A3", en los P.K. 173/485 y P.K. 173/776 de la Línea 790 La Asunción Universidad - Aranguren, en el término municipal de Valdeprado del Río (Cantabria).
- Redacción de proyecto constructivo y ejecución de obra para la renovación de la protección automática del paso a nivel clase A3 en el P.K. 23/005 de la Línea 120 Medina del Campo - Vilar Formoso, en el término municipal de Calzada de Don Diego (Salamanca).
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la renovación de los pasos a nivel en los puntos kilométricos 1/263, 1/303 y 3/392, la renovación y modificación de la funcionalidad de los pasos a nivel en los puntos kilométricos 0/681, 0/840, 0/994, y la nueva instalación de los pasos a nivel en los puntos kilométricos 1/629, 1/733, 2/604, 3/666 y 4/600 de la línea 116 Cercedilla - los cotos en el término municipal de Cercedilla (Madrid).
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la renovación y modificación de la funcionalidad de la protección automática de los pasos a nivel situados en los PP.KK. 46/642, 47/168, 87/266, 87/639, 112/461, 129/556, 130/742, 165/369, 166/220 y 166/795 de la línea 512 Zafra - Huelva Mercancías y en los PP.KK. 21/263 y 22/800 de la línea 514 Zafra Jerez Caballeros.
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la nueva instalación de protección automática de los pasos a nivel en los PP. KK 304/300, 315/578, 319/274, 322/968, 335/954 y 338/063 y renovación de los pasos a nivel clase A2 y A3 del tramo Guadalmez - Castuera de la línea 520 Ciudad Real - Badajoz.
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la modificación de la funcionalidad de la protección automática de los pasos a nivel clase A3 en los p.k. 42/750 y 43/216 de la línea 202 Torralba-Soria, en el término municipal de Coscurita (Soria).
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la modificación de la funcionalidad de la protección automática del paso a nivel clase A3 en el p.k. 368/250 y su concatenación con los pasos a nivel clase A2 de los p.k. 367/346 y 367/810 de la línea 770 Oviedo-Santander, en el término municipal de Piloña (Asturias).
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de la obra para la protección automática del paso a nivel clase A3 en el p.k. 375/775 de la línea 770 Oviedo-Santander, en el término municipal de Parres (Asturias).

Obras de mejora de la protección de pasos a nivel finalizadas:

- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la modificación de la funcionalidad de la protección automática del paso a nivel clase "A3", en el PK 106/940 de la línea 790 la Asunción Universidad –Aranguren, en el término municipal de Santibáñez de la Peña (Palencia).
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la nueva instalación de la protección automática del paso a nivel clase A2 situado en el P.K. 45/224 de la Línea 512 Zafra-Huelva-Cargas en el término municipal de Fregenal de la Sierra (Badajoz).
- Modificación de las instalaciones a protección de clase A3 en los pasos a nivel enclavados con estaciones de los PP.KK. 28/005 (Matallana), 98/108 (Guardo) y 98/608 (Guardo) y modificación de paso a nivel clase A2 a protección clase A3 (enclavado) del paso a nivel p.k. 86/663 (La Espina). Línea 790 Guardo-La Asunción.

En relación con las **obras de mejora y supresión de pasos a nivel (PPNN)** se reflejan a continuación el número de actuaciones acometidas en el ejercicio:

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
N.º de Pasos a Nivel Suprimidos/clausurados	31	42	24
N.º de Pasos a Nivel con Mejora de la protección.	0	0	1

5.4. Seguridad ambiental²⁵⁴

Adif ha establecido un **Sistema de Gestión Integral de Riesgos**. Se trata de un conjunto de políticas, procedimientos y prácticas que permite la identificación, análisis y respuesta a los riesgos asociados a las actividades de las dos entidades, proporcionando un nivel de seguridad razonable para el logro de sus objetivos.

El alcance de este sistema de gestión incluye, entre otros, el **riesgo ambiental**, que, en el caso de Adif, se encuentra relacionado con el incumplimiento de la normativa ambiental vigente y, por tanto, la posible sanción. En este sentido se identifican y evalúan todos los aspectos ambientales que puedan generarse en condiciones normales y anormales de funcionamiento, así como aquellos que pudieran producirse como consecuencia de sucesos imprevistos de afección ambiental.

Para la minimización y control del riesgo de daño al medio ambiente e incumplimiento de la normativa ambiental, se han establecido unos **indicadores** que giran en torno a:

- La **eficiencia en la supervisión de proyectos y obras**.
- La **ampliación del ámbito de la certificación ambiental en las actividades de Adif**.
- Un **control exhaustivo de las actividades con mayor riesgo de contaminación del suelo**.

Con este sistema, Adif da cumplimiento a los requisitos en relación con la identificación de los riesgos ambientales que introduce la **norma ISO 14001:2015**.

²⁵⁴ Contenido vinculado al PE2030, Pilar Seguridad. Objetivo 6 (PSEG-OE6).

Recursos destinados a la protección ambiental

	2023	2024	2025 ²⁵⁵
Recursos destinados a protección medioambiental (inversión + gastos de explotación) Millones €	98,64	83,81	83,81
Inversión en actuaciones relacionadas con la sostenibilidad (preservación del medio natural y de las especies protegidas, restauración y recuperación de entornos degradados, implantación de pantallas acústicas, etc.) Millones € (IVA inc.)	53,63	39,36	39,36

Sistema de Gestión Ambiental de Adif

Teniendo en cuenta los principios establecidos en la **Política Ambiental de Adif y Adif AV** (revisada en enero 2025 y firmada por Presidencia en febrero 2025), y enfocado hacia el concepto de mejora continua, la actividad de la Entidad cuenta con un **Sistema de Gestión Ambiental** (SGA) con el fin de prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos ambientales derivados de su actividad que, además del objetivo de dar cumplimiento legal ambiental, también considera la preservación del entorno y la biodiversidad.

A través de este Sistema, se implementan los procesos de acuerdo con lo planificado y se realiza un seguimiento y medición de los procesos, los objetivos y los criterios operativos. A partir de los resultados obtenidos, se toman acciones para lograr mejoras continuas.

El Sistema de Gestión Ambiental se basa en la **Norma ISO 14001:2015** y se encuentra certificado por AENOR. Con esta certificación, la Entidad 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 en los centros incluidos en el certificado:

- 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 los depósitos de combustible**.
- La **coordinación de la Dirección Ambiental de las Obras** en la construcción de infraestructuras e instalaciones ferroviarias, y se ha ampliado el alcance con una nueva actividad.
- La **coordinación centralizada de la gestión de residuos, de suelos contaminados y de ruido** realizada en las actividades de construcción y explotación de infraestructuras e instalaciones ferroviarias.

²⁵⁵ Datos a cierre de 2024, última información disponible. La información relativa a 2025 se presentará en el segundo semestre de 2026 en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

Con el propósito de optimizar la gestión de la generación de aspectos potenciales derivados de posibles situaciones de emergencia ambiental durante el desarrollo de las actividades de Adif y Adif AV, se han establecido procedimientos documentados referentes a la “**Actuación ante emergencias que afectan al medioambiente**” y la “**Actuación Frente a Incidencias Ambientales Menores**”. A través de estos procedimientos, se proporcionan a la organización directrices uniformes de actuación y análisis con el objetivo de prevenir o mitigar los posibles impactos ambientales adversos. Esto asegura una respuesta apropiada y eficaz ante tales situaciones.

Estos procedimientos documentados facilitan a la Entidad las herramientas necesarias para abordar emergencias ambientales y gestionar incidencias de menor magnitud de manera coherente, contribuyendo así a la prevención y reducción de los posibles impactos ambientales negativos.

El control de las actuaciones de mejora ambiental en el seno del Sistema de Gestión se lleva a cabo mediante la realización de auditorías —tanto internas como externas—, de certificación y seguimiento, que se realizan con periodicidad anual. De ellas, emanan hallazgos que son tenidos en cuenta para la mejora continua del sistema.

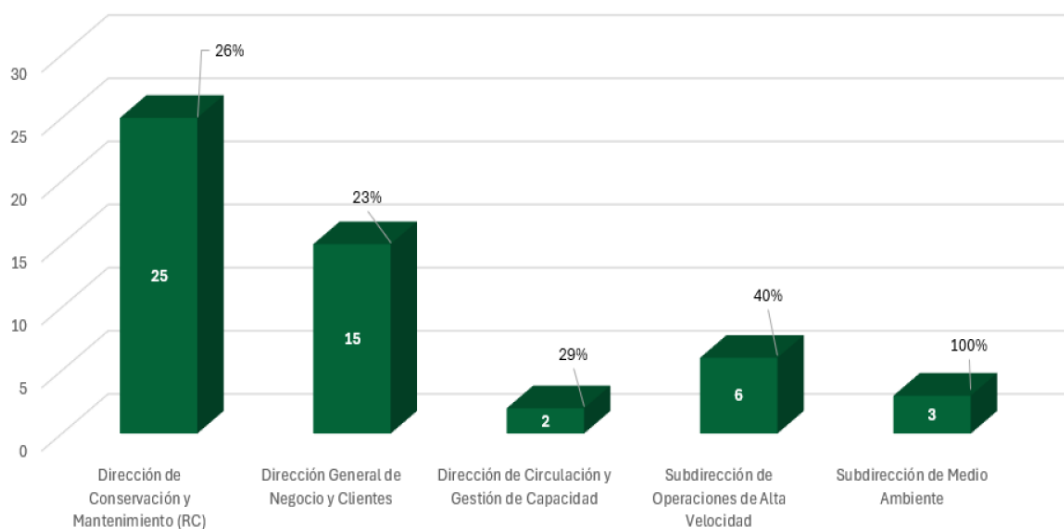
Auditoría interna:

Auditorías internas

	2023	2024	2025
N.º de Jornadas de Auditoría interna	31	49	49
N.º de centros revisados en Auditoría interna	58	48	48
N.º de Hallazgos (OBS+NC) en Auditoría interna	229	186	158

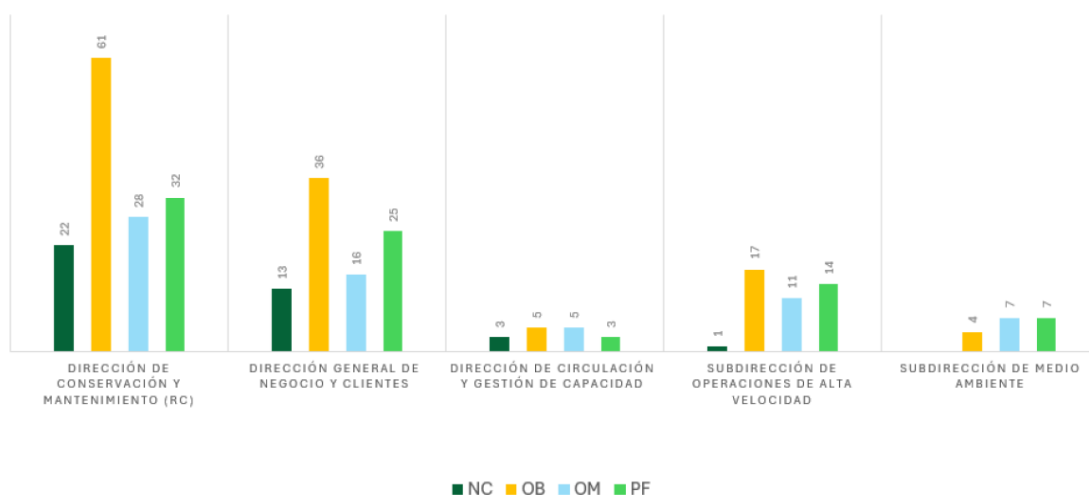
- Realizada desde 23 de abril de 2025 hasta el día 3 de junio del 2025.
- En este proceso se han **auditado 51 centros**, incluyendo sedes corporativas, centros de trabajo y actuaciones y obras de mantenimiento, siendo el porcentaje sobre el alcance certificado el que se muestra en la siguiente gráfica:

Centros auditados vs Centros certificados²⁵⁶



El número **total de hallazgos ha sido de 310**, repartidos de la siguiente manera por áreas y por tipología:

Hallazgos detectados por DG y por tipo de hallazgo



Legenda:

- **NC** No Conformidad
- **OB** Observación
- **OM** Oportunidad de Mejora
- **PF** Procedimiento Formal

²⁵⁶ Los % mostrados en el gráfico representan el % relativo de centros auditados respecto a centros certificados por órgano interno.

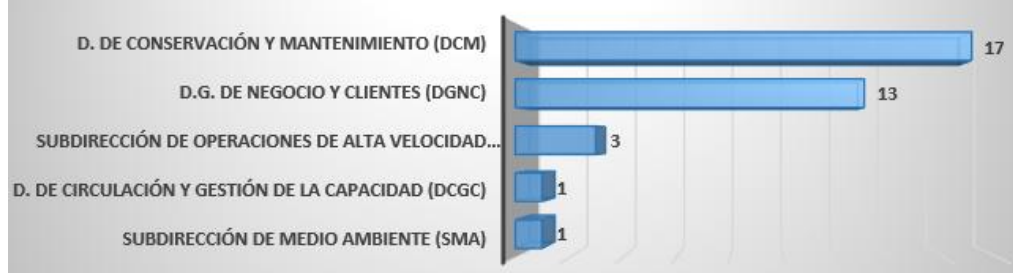
Conclusiones:

- Durante 2025 se evidenció un **liderazgo sólido en las áreas auditadas**, especialmente ante el reto del relevo generacional en Adif y Adif AV. Este liderazgo se ve reflejado en 13 de los 81 **puntos fuertes** identificados este año, que representan el 16,05 % de todos puntos fuertes. Asimismo, destacan las 12 **acciones de toma de conciencia ambiental realizadas**, que representan el 14,81 % de los 81 puntos fuertes identificados del año.
- Las **principales áreas de incumplimiento** detectadas, durante el 2025, son los requisitos legales, la planificación y control operacional, la preparación y respuesta ante emergencias y los informes preliminares del suelo.
- Durante el 2025, se ha detectado un **18,1 % de incumplimientos** (no conformidades y observaciones) **relativos a los Requisitos Legales**, repartidos en no conformidades y observaciones. La mayoría de los hallazgos están relacionadas con el mantenimiento de instalaciones, principalmente en lo relativo a los controles de legionela, climatización y gases fluorados.
- Respecto a **Planificación y Control Operacional**, las **desviaciones encontradas** (no conformidades y observaciones) relativas a este punto de norma, suponen el **16,8 % de los hallazgos totales**. Como temas recurrentes este año se mantienen las desviaciones relativas al control de residuos peligrosos y la baja tensión. Se avanza en la resolución de desviaciones relacionadas con la protección contra incendios.
- **Comparando los resultados del 2025 con el 2024**, asignados a la “Planificación y Control Operacional” se observa una clara **disminución en el número de desviaciones detectadas**, pasando de 57 desviaciones (no conformidades y observaciones) que representan un 19 % en el 2024, a 52 desviaciones (no conformidades y observaciones) que representan un 16,8 % en el 2025. Destaca en este punto el **apoyo y asesoramiento ofrecido por la Subdirección de Medio Ambiente a las demás áreas de Adif y Adif AV**, al coordinar el sistema de gestión ambiental, evitando contradicciones y contribuyendo a la mejora continua.
- Los hallazgos relativos a **Preparación y Respuesta ante Emergencias** suponen el **7,10 % de los hallazgos totales**, repartidos en no conformidades y observaciones. No Conformidades (NC): Representan el 0,97 % de los hallazgos identificados. Observaciones (OBS): Representan el 6,13 % de los hallazgos identificados.
- Se identifican las siguientes **áreas en proceso de mejora**, sobre las que hay que seguir trabajando:
 - Gestión de Información Documentada.
 - No Conformidades.
 - Acciones correctivas en residuos: segregación, etiquetado y envasado.
 - Procesos Externalizados.
 - Proveedores.
 - Comunicación Interna y Externa.

Auditoría externa:

- Realizada del 13 de octubre de 2025 al 11 de diciembre de 2025.
- Los **centros auditados por Área de Actividad** de Adif y Adif AV en Auditoría Externa AENOR 2025 han sido los siguientes:

1) Centros auditados AE 2025



	2024				2025			
	CENTROS CERTIF.	% Alcance Adif y Adif-AV	CENTROS AUDIT.	C. Auditados / C. Certificados	CENTROS CERTIF.	% Alcance Adif y Adif-AV	CENTROS AUDIT.	C. Auditados / C. Certificados
DCM	109	54%	10	9%	109	54%	17	16%
DGNC	66	34%	11	17%	66	34%	13	20%
DCGC	7	3%	2	29%	7	3%	1	14%
SOAV	16	8%	3	19%	16	8%	3	19%
SMA	1	1%	1	100%	1	1%	1	100%
Total	199	100%	27	14%	199	100%	35	18%

- Resumen de **hallazgos** por Área y por tipología se refleja en las siguientes gráficas:



Conclusiones:

- Dentro del Alcance UNE-EN ISO 14001:2015 se han **auditado 35 centros** (27 centros en 2024).
- Por otro lado, se ha **ampliado el alcance de la actividad (E)**: La coordinación de la dirección ambiental de las obras en la construcción de infraestructuras e instalaciones ferroviarias.
- Se han agrupado las **no conformidades** por punto de norma, dando lugar a 7 hallazgos de no conformidad englobados en 2 no conformidades (No conformidades N.º 1 y N.º 2).
- De los **hallazgos registrados** en el Informe de Auditoría, 7 son No conformidades (18 en 2024), 56 Observaciones (67 en 2024), 25 Oportunidades de Mejora (35 en 2024) y 49 Puntos Fuertes (51 en 2024).
- El **área que acumula mayor número de hallazgos** es la DCM con un 28% de hallazgos, seguido de la DGNC con un 26% de hallazgos.

- Los **apartados de la norma UNE-EN ISO 14001:2015 que acumulan mayor número de hallazgos** son el apartado 6.1.3 Requisitos Legales y Otros Requisitos (28% de hallazgos) y el apartado 8.1 Planificación y Control Operacional (22% de hallazgos).
- AENOR destaca en su informe el avance en el proceso de **análisis y mejora** de la definición de los **indicadores de los procesos**, mejorando su seguimiento y comunicación hacia las áreas responsables del reporte de datos, las labores de **comunicación** de las novedades y las actividades del sistema de gestión (contexto, reclamaciones, nuevas normas, etc.), la **coordinación para la implantación de los requisitos ambientales** en las instalaciones y actividades de mantenimiento, así como el **orden y limpieza** de las instalaciones visitadas.
- Se recomienda mejorar la colaboración entre **Estrategia y Riesgos** de cara a establecer una gestión conjunta que parta de la misma identificación del contexto, partes interesadas y alinee los riesgos y oportunidades derivados del DAFO recogido en el PE2030 y con las acciones y objetivos recogidos en el mismo Plan Estratégico.
- Se recomienda implementar **herramientas para el seguimiento de No Conformidades y Acciones Correctivas** e integrar y analizar de forma transversal los resultados de las inspecciones de instalaciones y equipamiento gestionadas en Riesgo y Ventura que se realizan desde los Territorios.
- Se recomienda seguir avanzando con el proyecto de **inventario y diagnóstico de las instalaciones en explotación afectadas por el Real Decreto 9/2005** sobre suelos contaminados y la definición de criterios para priorizar la elaboración y presentación de informes de situación de suelo.
- Valorar el considerar en la Vigilancia Ambiental, los posibles **compromisos ambientales incluidos por el contratista de la actuación en su oferta** como ampliación de los requisitos del pliego y legales sobre los que se realiza actualmente el control.
- Realizar un inventario de las **instalaciones susceptibles de realización de legalizaciones, OCAs, inspecciones** y la situación en la que se encuentran, de forma que se pueda establecer un plan de actuación sobre estas y un seguimiento continuo de dicho plan de actuación, con el objeto de evitar incumplimientos legales.

Programa de seguros

Dentro del Programa de Seguros, la entidad cuenta con un seguro de responsabilidad civil general de explotación de Adif y responsabilidad civil complementaria, que incluye una cobertura específica referente a la **responsabilidad civil medioambiental**. Esta garantía complementaria cubre la responsabilidad medioambiental derivada de la **Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental** (desarrollada parcialmente por el Real Decreto 2090/2008, de 22 de diciembre) abarcando los gastos de reparación primaria, complementaria y compensatoria, así como los gastos de prevención, evitación y minoración de consecuencias y gastos de defensa.

Plan Estratégico 2030

El Plan Estratégico 2030 (PE 2030) de Adif y Adif AV, específicamente dentro del **Pilar de Sostenibilidad y el Objetivo Estratégico 3 (OE.3)**, se orienta hacia la **recuperación de la naturaleza y biodiversidad**. Este objetivo se enmarca en el compromiso con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, destacando la contribución al ODS 15, centrado en la vida de ecosistemas terrestres. La meta específica es la 15.3, que busca combatir la desertificación, rehabilitar tierras y suelos degradados, incluyendo aquellas afectadas por la

desertificación, sequías e inundaciones, con la aspiración de lograr un mundo con un efecto neutral en la degradación del suelo.

Alineados con el Plan Estratégico 2030, se han desarrollado el **procedimiento "Gestión de Suelos Contaminados"** y la **instrucción técnica denominada "Elaboración y presentación de Informes Preliminares de Situación / Informes de Situación (IPS / IS)"**. Estos documentos regulan las funciones y responsabilidades de Adif en el cumplimiento de la normativa de suelos contaminados, en especial, la **Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados**, la cual se centra en **fomentar una economía circular**. El objetivo principal es garantizar la protección del suelo y de las aguas subterráneas y superficiales.

5.5. Gestión de Riesgos Operativos

Principales Hitos:

Ámbito de Gestión de Riesgos Operativos:

- **Coordinación, supervisión, implementación y desarrollo** de la Gestión de Riesgos Operativos.
- Fomento y contribución al **desarrollo de procedimientos y métodos para la identificación, evaluación y gestión de riesgos considerando el factor humano y su interacción con la actividad**.
- Participación en **mesas de trabajo** de Factores Humanos y Organizativos, en el **desarrollo de la Guía de Análisis de Riesgos de Factor Humano** y en diferentes **Comités de Gestión** de peligros, planificación y seguridad.

Contribución a los ODS:



Nuestros compromisos:

Ámbito de Gestión de Riesgos Operativos:

- Mejora y actualización de documentos relacionados con gestión de riesgos y diseño seguro.**
 - Revisión del Procedimiento General (PG) de Diseño Seguro para adaptar el ciclo de vida, eliminando lo ya reflejado en otros PG (explotación y mantenimiento seguros).
 - Elaboración de documentos de trabajo e iniciativas de planificación y gestión para facilitar el desarrollo de la Gestión de Riesgos:
 - o Guía del Experto en metodología de Evaluación de Riesgos.
 - o Guía del Estudio Previo de Seguridad en proyectos.
 - o Tabla de seguimiento de Diseño Seguro y migración a GPRO (herramienta informática de desarrollo propio para la gestión de proyectos).
 - o Espacio de Actuaciones Globales en *Autodesk Construction Cloud* (herramienta BIM).
- Formación a las áreas que redactan proyectos relacionada con gestión de riesgos y diseño seguro.**

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

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

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

Los objetivos principales se encuadran en el marco común de los objetivos del PE2030. Por ejemplo, dentro del Pilar Seguridad, uno de los objetivos es el de mejorar la resiliencia de las infraestructuras e impulsar la seguridad. Para ello se articulan las siguientes **acciones**, cuyas fechas objetivo se han ido cumpliendo a lo largo de 2025:

- **Mejora y actualización de documentos relacionados con gestión de riesgos y diseño seguro.**
 - Revisión de los todos los procedimientos específicos de redacción de proyectos, además del Procedimiento General de Diseño Seguro de Infraestructuras Ferroviarias, para mejorar la operatividad y eficacia de estos, minimizar incoherencias en la metodología y facilitar su uso como guías del proceso de redacción de proyectos y la gestión de riesgos asociados al mismo.
 - Elaboración de documentos de trabajo para facilitar el desarrollo de la Gestión de Riesgos. Concretamente, se va a plantear incluir en la normativa la Guía para la Redacción del Estudio Previo de Seguridad. Se han trasladado distintas observaciones para la actualización del Procedimiento General de Gestión de Riesgos, así como el Formato del Registro Específico de Peligros.

La actualización conjunta de los procedimientos consolidada en 2025 es ventajosa para la empresa, no sólo en el campo de la Gestión de Riesgos y el Diseño Seguro. El alcance de esta mejora supondrá una aportación indirecta a la gestión responsable de la compañía, ya que contribuirá a un uso más eficiente, pero también más humano, de los recursos (por ejemplo, menos formatos a cumplimentar implican una menor carga de trabajo y una gestión más eficaz del tiempo de las personas, es decir, se mitigan los riesgos asociados al factor humano).

Además, se supervisa la correcta aplicación del **Método Común de Seguridad** en su área de aplicación (proyectos). El fin principal es identificar y evaluar los riesgos, incluyendo la adopción de medidas de mitigación o de control del riesgo. La gestión de estas acciones se formaliza mediante la elaboración, revisión y cumplimiento de procedimientos y otros documentos. Concretamente, además de los Procedimientos de Gestión de Riesgos y Diseño Seguro, se apoyan en los procedimientos de Adif y Adif AV relacionados con la redacción de proyectos (o la gestión de contratos para la redacción de estos), además de los relacionados con estudios funcionales y los cambios organizativos de personal.

En 2025 se han llevado a cabo **actualizaciones** de estos **documentos**, liderando la revisión de:

- Diseño Seguro de Infraestructuras Ferroviarias.
- Redacción de Documentos de Estudios Funcionales.

- Gestión de la Redacción de Proyectos de Modificación de Infraestructura de Red Convencional.
- Redacción de Estudios y Proyectos Seguros (para 2026, propuesta de supresión).
- Instrucción Técnica Catálogo de Riesgos para Contratistas y Proveedores.
- Guía Estudio Previo de Seguridad en Proyectos (pendiente de normalización).
- Guía de desempeño del Experto en metodología de Evaluación de Riesgos (documento interno).

Adicionalmente, se ha participado en la **actualización de los siguientes procedimientos**:

- Procedimiento General de Gestión de Riesgos.
- Procedimiento Específico de cambios significativos.

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

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

6. Innovación y desarrollo²⁵⁷

Principales Hitos:

- Participación en los proyectos emblemáticos del partenariado **Europe's Rail Joint Undertaking (en adelante, EU-Rail JU)**. Se trata de 7 proyectos de I+D+i de alto nivel técnico y con la participación de todos los miembros fundadores de este partenariado. Adif lidera uno de ellos, concretamente, el proyecto FP3-IAM4RAIL.
- Desarrollo del **programa de intraemprendimiento interno Adif Talento 2024-25 y jornada de reconocimiento**.
- **Inicio de la ejecución** de los siguientes **proyectos de I+D+i**:
 - PR-351 SENSONIC. Sistema de monitorización DAS para detección de rotura de carril en el Túnel de Pajares
 - PR-352 UPTech SENSING. Sistema de monitorización DAS para detección de rotura de carril en el Túnel de Pajares
 - PR-353 ARAGONPHOTONICS. Sistema de monitorización DAS para detección de rotura de carril en el Túnel de Pajares
 - PR-354 SISTEMAS Y MONTAJES INDUSTRIALES. Sistema de monitorización DAS para detección de rotura de carril en el Túnel de Pajares
- **Finalización** de los siguientes **proyectos de I+D+i**:
 - PR-240 Andenes
 - PR-279 Sman Slope I
 - PR-295 3DPILOT
 - PR-307 FCHRail

²⁵⁷ Contenido vinculado al PE2030, Pilar Orientación a Resultados. Objetivo 7 (POAR-OE7).

- PR-309 Rail Gap

- **Consolidación de la Cátedra Adif en la Universidad Politécnica de Madrid.**
- Continúa la **colaboración entre Adif y la Universidad Complutense de Madrid** (a través del Instituto de Magnetismo Aplicado, IMA).
- Continúa el **plan de potenciación del Centro de Tecnologías Ferroviarias** (en adelante CTF).

Contribución a los ODS:



Nuestros compromisos:

- **Proyectos de I+D+i** incluyendo el desarrollo de prototipos para cumplir con los estándares de Adif, su fase de prueba y el seguimiento de plazos dentro de cada plan de proyecto.
- **Innovación abierta**, gestionando iniciativas presentadas en el programa Adif Talento. Además, a través del instrumento "Radar Empresas" se tratarán de identificar empresas con valor añadido. También habrá una labor de difusión de la I+D+i en la Entidad a través de la participación en eventos y la elaboración de publicaciones específicas de este campo.
- **Estrategia en EU-Rail JU**, continuar desarrollando proyectos emblemáticos en este partenariado europeo contribuyendo a la difusión de sus actividades
- **Iniciativas del Plan de Innovación Estratégica** que favorezcan el desarrollo y despliegue de la tecnología de Ancho Variable de Mercancías, la adaptación e integración del Hidrógeno como nuevo vector energético a la RFIG o el desarrollo del Sistema ATP ERTMS para líneas ferroviarias no principales, entre otros.
- **Plan de Impulso del Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTF)**, actualizar el catálogo de pruebas y ensayos, creación de *sandbox* (laboratorios de I+D como CETAV Córdoba), establecimiento de alianzas con otros centros, organización de jornadas técnicas y *hackathons*, incorporación de empresas y *startups*, reducción de gastos operativos y mejora de la sostenibilidad financiera del CTF.

6.1. Gestión de la I+D+i

Desde su constitución, Adif ha apostado por la investigación, el desarrollo y la innovación (I+D+i) como elementos dinamizadores del conocimiento y el desarrollo tecnológico de la comunidad científico-técnica en el sector ferroviario español, constituyendo un aspecto fundamental para lograr la excelencia operativa.

La Entidad colabora en innovación a través de una encomienda de gestión, signo de una coordinación y alineación estratégica fuerte y bien definida en esta materia.

Cabe destacar el efecto tractor de esta actividad en el sector tecnológico industrial de España, atrayendo hacia el ferrocarril la atención de los innovadores, movilizandoinversiones y, en definitiva, contribuyendo al desarrollo del tejido industrial.

La **I+D+i en Adif** engloba dos grandes conceptos. Por un lado, la búsqueda de soluciones, su protección y su difusión, para **mejorar la capacidad de la infraestructura ferroviaria en un entorno seguro**. Y por otro, el equilibrio óptimo entre las dimensiones económica, social y ambiental para **hacer más sostenible la infraestructura ferroviaria**.

Los **ámbitos de actuación de la actividad** son los siguientes:

- Investigación, desarrollo e innovación en nuevas tecnologías ferroviarias de interés para Adif.
- Colaboración con empresas, centros tecnológicos y universidades, potenciando un modelo de innovación abierta.
- Elaboración de una estrategia de innovación para Adif.
- Transferencia interna del conocimiento y de los desarrollos asociados.
- Gestión de la propiedad industrial e intelectual de Adif, mediante la protección de los resultados de la actividad de I+D+i y la transferencia al mercado.

Palancas de Transformación

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Expedientes liquidados (liquidaciones tramitadas SAP Contratación) ²⁵⁸	27,82	51,61	35,98
Colaboración e innovación abierta (% ideas y proyectos desarrollados) ²⁵⁹	89,59	71,43	75,00
Estrategia digital (N.º proyectos derivados del Programa de Transformación Digital iniciados en el año) ²⁶⁰	5	4	4

Precisamente, para garantizar que los resultados de I+D+i dispongan de la autonomía y fortaleza suficiente para convertirse en herramientas valiosas de crecimiento empresarial, resulta fundamental definir una adecuada estrategia de **protección de la propiedad industrial e intelectual**. Al mismo tiempo, es prioritaria la potenciación de los procesos de transferencia interna y externa, añadiendo valor a ambas entidades, con el propósito de aumentar la eficiencia de la innovación y conseguir retornos económicos, ambientales y sociales significativos.

Por otro lado, para ocupar una posición de relevancia en el sector, es preciso **crear alianzas de colaboración** que permitan la transferencia del conocimiento. En el caso concreto del ámbito europeo, es necesario estar en los foros más importantes, destacando *Europe's Rail*, sucesora de *Shift2Rail*, donde se desarrollarán las nuevas innovaciones para el ferrocarril del futuro. Por lo tanto, es objetivo prioritario formar parte de las asociaciones sectoriales y de los grupos de decisión más relevantes; participando, en suma, del presente en el que se decide el futuro.

Mediante la puesta en marcha de diferentes acciones específicas de gestión Adif persigue un **proceso de mejora continua** de la actividad de I+D+i en el marco de la nueva **norma ISO 56001(Sistema de Gestión de la Innovación)** y el **modelo EFQM**:

- Promoción de un sistema de gestión y auditoría en base a dicha norma.
- Promoción de la vigilancia tecnológica, la comunicación, la difusión y la formación en I+D+i.
- Administración y gestión de recursos para garantizar el cumplimiento presupuestario, los objetivos, los plazos y la sostenibilidad de la organización destinada a I+D+i.

²⁵⁸ Dato agregado Adif y Adif AV.

²⁵⁹ Dato agregado Adif y Adif AV.

²⁶⁰ Dato agregado Adif y Adif AV.

- Búsqueda y análisis de financiación nacional e internacional para incrementar la sostenibilidad económica de la actividad.
- Elaboración de convenios y acuerdos de colaboración en I+D+i de alto valor añadido.
- Promoción de la participación de las personas de Adif y Adif AV en iniciativas de innovación, así como en grupos de trabajo en los ámbitos nacional e internacional.
- Elaboración de convenios de colaboración comercial y acuerdos de transferencia tecnológica de los productos propiedad de Adif.

Para el desarrollo eficaz de la actividad, Adif cuenta con personal y recursos propios, incluyendo un portfolio de instalaciones de experimentación que sirven de plataforma para comprobar la validez técnica de los nuevos desarrollos (a modo de *sandbox*). Estas instalaciones están dotadas de la infraestructura básica necesaria y con los ambientes controlados precisos para poder realizar las pruebas en condiciones seguras.

En 2017, el **Sistema de Gestión de I+D+i** se integró en el Sistema de Gestión de Adif y Adif AV considerando sus procesos específicos dentro del proceso estratégico de primer nivel PR-105 Innovación tecnológica.

Durante 2025 se ha realizado la **adaptación del Sistema de Gestión de la I+D+i a la nueva norma ISO 56001** realizando las correspondientes auditorías satisfactoriamente. El nuevo sistema se denomina **“Sistema de Gestión de la Innovación”** y está compuesto por los siguientes documentos:

- Política de Innovación de Adif y Adif AV.
- Plan Estratégico de Innovación 2025-2027.
- Manual de Gestión de la Innovación.
- Los procesos de Gestión de oportunidades e ideas, Planificación y desarrollo de iniciativas de innovación, y Despliegue de soluciones y transferencia de tecnología.
- Los procedimientos de Revisión por la Dirección y de Gestión de la propiedad industrial e intelectual.

Asimismo, se han **desarrollado varias guías, protocolos e instrucciones**.

En el **Plan de Innovación Estratégica 2025-2027 (PIE)** se han definido **8 Iniciativas Estratégicas (IE)**. Para cada IE propuesta, se definen las acciones a llevar a cabo y los indicadores de seguimiento asociados a la misma. Estas **IE** son:

- Ejecución de proyectos de I+D+i.
- Potenciación de la innovación abierta.
- Participación en el programa *Europe's Rail*.
- Desarrollo de la tecnología de ancho variable en vehículos de mercancías.
- Adaptación e integración del Hidrógeno en la RFIG.
- Potenciación del CTF.
- Desarrollo de la tecnología de un sistema ATP ERTMS para líneas no principales.
- Laboratorio de inteligencia Artificial y Robótica Ferroviaria.

En el ámbito de la **sostenibilidad ambiental**, la actividad de I+D+i gestiona en 2025 **9 iniciativas** asociadas a la aplicación de nuevas tecnologías (siempre desde un punto de vista de la energía):

- **Proyecto de inversión propia SRERA-CEMIT.** Constituye una segunda etapa de la instalación que se planteó años atrás para realizar una instalación de recarga de vehículos eléctricos desde la red de tracción de corriente continua en la estación de

Atocha. El objetivo es probar nuevos conceptos de integración de nodos (redes inteligentes) en una red de tracción de corriente continua. El proyecto prioriza el desarrollo de nuevos convertidores electrónicos de potencia para ser empleados en posibles proyectos de extracción de energía de la red de tracción de corriente continua.

- **Proyecto europeo FCH2RAIL.** Proyecto en curso (financiado por el programa *Horizon 2020* de la UE) desde principios de 2021 para la adaptación de un vehículo CIVIA (de Renfe Operadora) a tracción híbrida por hidrógeno. Durante los primeros 6 meses del 2025 se produjo el desmontaje del proyecto y el cierre administrativo del mismo.
- **Nuevo proyecto nacional Hympulso.** Financiado por IDAE, en este proyecto Adif AV actúa como observador (no forma parte del consorcio). Su objetivo es transformar una locomotora EMU s/730 a tracción por hidrógeno.
- **Proyecto europeo (ERJU) FP4-RAIL4EARTH.** Es un proyecto multifuncional que desarrolla actividades en varios ámbitos: tracción por hidrógeno, tracción por baterías, Redes inteligentes, almacenamiento de energía y otras actividades en el ámbito energético. En sus paquetes de trabajo WP11 Y 13 se ha incluido un demostrador de Gemelo Digital para la estación de Málaga - María Zambrano. El objetivo del demostrador es desarrollar un gemelo digital enfocado.

Las **temáticas sobre las que se está trabajando** en función de los instrumentos que abordan éstas son:

	Actividad de inversión propia	Actividad de UIC	Actividad de programa de ayudas NACIONAL	Actividad de programa de ayudas EUROPA	Actividad de Europe's Rail (ERJU)
Tracción por hidrógeno	-		Proyecto Hympulso	Proyecto FCH2RAIL	Proyecto FP4-RAIL4EARTH
Tracción por baterías	-	-	-	-	Proyecto FP4-RAIL4EARTH
Redes 4.0	Proyecto SRERA-CEMIT	-	-	-	Proyecto FP4-RAIL4EARTH
Almacenamiento (C/C)	-	Grupo de trabajo RESS	-	-	Proyecto FP4-RAIL4EARTH
Otras actividades	-	-	-	-	Proyecto FP4-RAIL4EARTH

Proyectos realizados por la Entidad

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Proyectos I+D+i en Marcha (N.º)	32	31	27
Proyectos finalizados (N.º)	1	4	5
Proyectos iniciados (N.º)	3	3	1

La actividad de desarrollo de los **proyectos de I+D+i** se centra en los siguientes **objetivos**:

- Dar respuesta a las necesidades o retos planteados por las áreas operativas de Adif mediante el desarrollo de proyectos de I+D+i.

- Desarrollar proyectos de I+D+i con una marcada orientación a mejorar la eficiencia del sistema ferroviario, investigando y desarrollando innovación en tecnologías ferroviarias.
- Participar en la colaboración con empresas, universidades, centros tecnológicos e instituciones públicas a través de programas y acuerdos, en un ámbito nacional e internacional.

Durante 2025, la **estrategia de innovación**, y específicamente el desarrollo de los nuevos proyectos de I+D+i, se ha centrado de manera prioritaria en la **transformación digital** para integrar nuevas tecnologías en todas las áreas de Adif, cambiando la manera de realizar los distintos procesos internos y aportando valor a los usuarios externos.

Proyecto europeo FCH2RAIL. Proyecto financiado por el programa Horizon 2020 de la UE desde principios de 2021 para la adaptación de un vehículo CIVIA (de Renfe Operadora) a tracción híbrida por hidrógeno. Durante los primeros 6 meses del 2025 se produjo el desmontaje del proyecto y el cierre administrativo del mismo.

Con relación a los **proyectos de Europe´s Rail Joint Undertaking**, están todos en ejecución y finalizarán en 2026. No ha habido avances representativos más allá del gran número de líneas de trabajo iniciados.

Los avances realizados en 2025 sobre el **proyecto MERCAVE** para el desarrollo de un sistema de ancho variable de vehículos de mercancías, han continuado de forma importante. El proceso de certificación según TSI de la tecnología ha concluido en sus dos primeras etapas, es decir, en lo referente a las pruebas en banco de ensayos, pruebas de paso por el cambiador (ensayos de circulación) y se han iniciado las pruebas en vía culminando las pruebas en Alta Velocidad, habiéndose iniciado las pruebas en convencional. La previsión es concluir las durante año 2026.

En el ámbito de las **nuevas tecnologías** (Inteligencia Artificial y tecnología de sensores), caben destacar los proyectos CARRIL ROTO 1, SMAN SLOPE 1, RAILGAP, SMAN BRIDGE, SMAN CROSSING, SMART STATION y 3DPILOT.

Gestión de riesgos y oportunidades vinculados a la innovación ferroviaria

Riesgos:

- En el marco del **partenariado EU-Rail JU**, la **falta de recursos humanos de Adif** que participa en dicha iniciativa. Este aspecto se ha mitigado durante 2025 mediante la contratación de seis personas externas y dos internas.
- En el marco de la **gestión de intangibles**, la **no protección o actualización de los registros de propiedad**. Siguen en marcha las medidas implantadas en años anteriores para limitar el alcance de este riesgo (control permanente de la cartera de activos intangibles). En 2025 se han realizado seis nuevos registros de propiedad industrial.
- En el marco del **desarrollo de proyectos de I+D+i**, la **posible afección a la operación o a la seguridad derivada de los prototipos tecnológicos** que se instalan en la infraestructura. Este aspecto es objeto de control en los comités de significatividad y de aplicación del Método Común de Seguridad (MCS) correspondientes. Durante 2025 no se ha producido ningún incidente relacionado con la seguridad de los prototipos tecnológicos instalados en la infraestructura.

Oportunidades:

- Se identifica como IRO material la oportunidad de impulsar proyectos de innovación ferroviaria en colaboración con el partenariado europeo **Europe's Rail Joint Undertaking (EU-Rail JU)**, en línea con el Plan Estratégico 2030.

En el marco de este partenariado, se desarrollan nuevas tecnologías en un entorno colaborativo con los principales agentes ferroviarios europeos (operadores, administradores e industria europea). Durante el ejercicio de 2025 se ha continuado con la ejecución de los ocho proyectos EU-Rail JU con una inversión de 2,48 M €.

Política de Innovación

El área de innovación se rige por la [Política de Innovación de Adif y Adif AV](#). La Política de Innovación se basa en las siguientes directrices:

- La innovación es clave para Adif y Adif AV.
- La innovación se centra en cuatro pilares: Seguridad, Sostenibilidad, Servicio y Orientación a resultados, en cada uno de los cuales se establecen los retos y los proyectos de innovación en el futuro inmediato.
- La innovación es una palanca de transformación estratégica para afrontar los retos tecnológicos de ambas empresas y abordarlos a través de iniciativas, programas, planes y proyectos.
- La estrategia de innovación emana de sus retos y necesidades, en sinergia con la estrategia marcada por el Plan Estratégico 2030 de Adif y Adif AV, la estrategia del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y la estrategia de la Empresa Común Europe's Rail (EU-Rail) de investigación e innovación ferroviaria, concretándose en el Plan de Innovación Estratégica de Adif y Adif AV.
- La inversión y la cofinanciación de la innovación es clave para la gestión de las infraestructuras ferroviarias, la intermodalidad entre los distintos medios de transporte, la seguridad y la eficiencia energética del sistema ferroviario.
- La innovación debe ser abierta y participativa en el marco de Adif y Adif AV, puesta al servicio del bienestar de las personas y a su integración en igualdad y sin barreras.
- La colaboración y las alianzas estratégicas con universidades, empresas, centros tecnológicos y demás agentes involucrados, permite aumentar los resultados obtenidos, generando además un efecto tractor positivo.
- La aceleración y desarrollo de proyectos de innovación, de alto valor añadido, deben generar soluciones efectivas en las distintas áreas de Adif y Adif AV.
- La inteligencia estratégica es una herramienta para identificar oportunidades y desafíos, y orientar las necesidades que permitan a Adif y Adif AV anticiparse a los cambios tecnológicos del mercado.
- La protección, la transferencia y la explotación de los resultados de la innovación es clave para la optimización del proceso de innovación.
- La implementación, mantenimiento y mejora continua de un Sistema Gestión de la Innovación que se integre en los procesos de la organización.
- Cumplimiento de los requisitos legales de aplicación en el desarrollo e implantación del sistema.

- Adif y Adif AV fomentan una cultura organizacional que favorece la creatividad, la apertura al cambio, la colaboración y la transmisión del conocimiento adquirido, dentro de Adif y Adif AV.

La Política de Innovación implica a todos los niveles y miembros de las dos compañías de forma transversal y sirve de marco para establecer los objetivos anuales de innovación y planificar los recursos necesarios para conseguirlos.

En 2025, cincuenta y tres (53) personas han trabajado en la Subdirección como responsables de proyectos de I+D+i, gestión y asistencia técnica.

En 2025, Adif realizó una inversión en I+D+i de 11,23 millones de euros

Activos intangibles y transferencia tecnológica

El ciclo de la innovación no se cierra al terminar el desarrollo de un proyecto, sino que es necesario realizar también la protección y transferencia de sus resultados. El proceso es eficiente cuando los resultados de la innovación son protegidos con arreglo a las vías que establece la legislación española e internacional: propiedad industrial para patentes, modelos de utilidad, diseños industriales y marcas; y propiedad intelectual para desarrollos de *software* y publicaciones en cualquier formato. Además, según los casos puede ser conveniente recurrir a otras formas de protección que también están contempladas en la ley, como el secreto industrial.

El área del CTF gestiona la protección de resultados para todas las áreas de actividad de Adif. Esto implica coordinar y gestionar todos los trámites que hay que realizar para conseguir la protección de un activo, llevar el control de gastos e ingresos, tramitar la documentación de contratación, liquidaciones y ampliaciones de plazo referentes a la protección de resultados, y elaborar el informe de la cartera de activos protegidos.

En relación con la transferencia de los resultados, es prioritario que estos resultados sean inicialmente transferidos a la producción de Adif. En cada caso, podrán ser posteriormente transferidos a terceros, siendo aquí donde cobra una relevancia fundamental la transferencia. Deben gestionarse las licencias de explotación a terceros mediante las fórmulas contractuales previstas en el ordenamiento jurídico y según la normativa interna de la Entidad.

La **cartera de activos intangibles** de Adif a final de 2025 se compone de 36 patentes (3 más que en 2024), 4 modelos de utilidad (2 menos que en 2024), 10 licencias exclusivas, 2 diseños industriales, 10 *software*, 61 registros de marca (1 más que en 2024) y 1 derecho de autor). A cierre de 2025, se están tramitando 7 nuevas patentes (1 de ellas es una solicitud PCT) y 3 nuevas marcas.

Innovación colaborativa

Durante 2025 se ha participado en las siguientes **ferias, foros y reuniones**:

- Presentación de las conclusiones del Grupo de Trabajo de Intraemprendimiento en COTEC.
- *Mid-term event* del proyecto FP2-R2DATO.
- Comité operativo.
- Comité de I+D+i del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en el CTF.
- Visita AESF CETAV.

- Visita del Comité Dirección de Tráfico Adif al CETAV.
- Reunión con delegación de Finlandia.
- Visita aceleradora Polo Contenidos Digitales, Málaga.
- Reunión con MAFEX.
- Reunión de seguimiento de la línea estratégica del hidrógeno del RIH en el CTF.
- Jornadas Demostradores Accesibilidad Proyecto MOTION.
- Asamblea RIH, Puerto de Málaga.
- Asistencia al Comité de Economía y Financiación en COTEC.
- Reunión plenaria Grupo Expertos en Vía (TEG) y de interacción Vehículo-Infraestructura (TTI).
- Jornada Ciudades Inteligentes, Resilientes y Circulares.
- Asistencia al Foro Iberoamericano CPI.
- Comité organizador Transfiere.
- Asamblea Plataforma Tecnológica Ferroviaria.
- Jornada sobre patentes en CEDEX.

Aquí deben ser consideradas también las reuniones realizadas con empresas mediante la herramienta **"Radar Empresas"**, en la que se ha potenciado la presentación de soluciones y empresas de alto valor añadido. También ha continuado el trabajo con el **clúster de I+D+i Ferroviario "Railway Innovación Hub"** (RIH), en el Centro de Tecnologías Ferroviarias, así como las empresas allí instaladas. En este sentido se han potenciado reuniones de colaboración y de desarrollo de trabajos. El CTF se ha potenciado con la **incorporación de la Asociación de la Industria Ferroviaria Española (MAFEX)**.

Innovación abierta y emprendimiento

La estrategia tecnológica de Adif y Adif AV considera una iniciativa estratégica basada en la potenciación del **Modelo de Innovación Abierta**.

Esta iniciativa busca desarrollar e implementar un mejor modelo de innovación abierta a través de la colaboración interna, externa y las alianzas estratégicas. A través de la vigilancia tecnológica y la comunicación, pretende poner en valor el capital humano y propiciar un ecosistema que facilite el desarrollo de la I+D+i para que Adif pueda crecer y modernizarse.

El área del CTF, junto al de vigilancia e intraemprendimiento, impulsa el modelo de innovación abierta, no sólo a través de la adhesión de nuevas empresas y organismos al CTF (que representa en sí mismo un ejemplo de estructura de innovación abierta) sino también generando nuevas alianzas externas aprovechando su posición tecnológica y geoestratégica. En este sentido, el área del CTF es también el encargado de gestionar y realizar el seguimiento de convenios y protocolos con otras organizaciones en materia de I+D+i, así como el responsable de participar en ferias y congresos relacionados con la innovación.

El modelo de innovación abierta está permitiendo que Adif pueda hacer más eficiente su proceso innovador, al agilizar su estructura, normalmente rígida y burocrática, y, al mismo tiempo, posibilitando la ejecución de proyectos y actividades orientadas al desarrollo de productos y procesos novedosos.

El **emprendimiento tecnológico**, a través de las propias personas trabajadoras de la organización o, por ejemplo, a través de los negocios *startups* de empresas de base muy

tecnológica, tienen un impacto positivo en los procesos de innovación abierta corporativa, debiendo potenciar ambas líneas de trabajo en los próximos años. De esta manera, los **objetivos de las acciones** de emprendimiento a realizar en Adif son:

- **Interno:** Impulsar el modelo de innovación abierta de la organización aprovechando el talento y creatividad de las personas empleadas, consiguiendo su implicación en las **acciones de intraemprendimiento** y promoviendo una cultura corporativa de apoyo a las nuevas ideas.

Para ello es vital tener herramientas que fomenten la creatividad y mecanismos que permitan reconocer las aportaciones individuales y colectivas. En Adif esta herramienta es denominada Adif Talento, siendo el programa principal para promover las nuevas ideas de I+D+i de la organización.

- **Externo:** Impulsar el modelo de innovación abierta de la organización aumentando las interacciones con diferentes empresas de base tecnológica según se ha indicado, por ejemplo, generando **espacios de co-creación** para difundir los retos de Adif con este tipo de organizaciones.

En este apartado se promoverá la **herramienta** denominada "**Radar Empresas**" y que permite interactuar periódicamente con estas organizaciones.

Innovación abierta y emprendimiento²⁶¹

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Detección de oportunidades mediante el Radar de empresas (N.º)	25	29	21
Propuestas de proyectos de emprendimiento (N.º)	34	71	75
Alianzas innovación abierta (protocolos de colaboración, convenios, contratos pruebas y ensayos, incorporaciones al Centro de Tecnologías Ferroviarias, etc.) (N.º)	5	3	11

Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTF)

El CTF es un centro de innovación abierta con el sector ferroviario en el que Adif dispone de la mayor parte de sus recursos en materia de I+D+i. El emplazamiento del CTF en un entorno tecnológico y empresarial como es el Parque Tecnológico de Andalucía (Málaga *Tech Park*) facilita la interacción con los ecosistemas de la innovación y las empresas que aportan valor a las tecnologías que luego se integrarán en la infraestructura. Cabe destacar que este parque está especializado en acoger empresas de base "digital" lo que plantea una excelente sinergia para los próximos años en línea a alcanzar los objetivos tecnológicos "digitales".

²⁶¹ Datos agregados Adif y Adif AV.

Contribución social²⁶²

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025
Empresas instaladas en el Centro de Tecnologías Ferroviarias, CTF (N.º)	27	27	31
Empresas participantes en iniciativa lanzada por Adif y la asociación "The Railway Innovation Hub Spain" (N.º)	108	93	95
Empresas asociadas a MAFEX, asociación instalada en el CTF (N.º). Asociación de la industria Ferroviaria Española (MAFEX)	-	-	118

Algunos **hitos** que permiten cuantificar la importancia de **la experiencia innovadora** de Adif son los siguientes:

- >145 proyectos de I+D+i emprendidos.
- >55 proyectos transferidos a producción.
- >90 proyectos de inversión propia.
- >290 M€ de presupuesto total movilizado (>90M€ gestionados por la Entidad).
- >85 proyectos demostradores en entorno real.
- >40 pruebas de alto nivel en la infraestructura.
- >45 patentes.
- >20 licencias de transferencia tecnológica con empresas.
- >60 especificaciones técnicas y manuales.
- >30 empresas instaladas en el Centro de Tecnologías Ferroviarias de Málaga.

El área del CTF centra su actividad en las siguientes **líneas de trabajo específicas**:

- Identificación de posibles soluciones tecnológicas a los retos de I+D+i identificados en Adif.
- Desarrollo de proyectos de I+D+i de alto valor añadido.
- Creación y gestión de laboratorios e instalaciones de experimentación.
- Control presupuestario de toda la actividad de I+D+i.
- Gestión de la propiedad industrial e intelectual.
- Gestión de las certificaciones y sistemas de calidad de I+D+i, destacando expresamente la norma ISO 56001.
- Difusión, interna y externa, de actuaciones y actividades de I+D+i ferroviaria.

²⁶² Datos agregados Adif y Adif AV.

Un aporte trascendental del CTF a Adif ha sido —y continúa siendo— la potenciación de un **Modelo de Innovación Abierta**. Este modelo se basa en fórmulas abiertas que incluyen la implicación de suministradores y tecnólogos ajenos a Adif en la búsqueda de soluciones a las necesidades que este plantea. Este aporte se debe gracias a que, en el CTF, además de Adif, están localizados otros agentes externos del sector ferroviario como empresas y clústeres de innovación (actualmente son 31). Cabe resaltar la incorporación de la Asociación de la industria Ferroviaria Española (MAFEX).



Adif les ofrece todos los servicios del CTF para promover un entorno favorable a la actividad innovadora: oficinas propias, laboratorios e instalaciones de experimentación, espacios comunes, etcétera. En el CTF, además de Adif, están localizados otros agentes externos del sector ferroviario como empresas y clústeres de innovación (sólo pueden desarrollar actividades exclusivas de I+D+i ferroviario):

Durante 2025, el CTF ha impulsado el modelo de innovación abierta, no sólo a través de la adhesión de nuevas empresas y organismos al CTF sino también generando nuevas alianzas externas aprovechando su posición tecnológica y geoestratégica.

En 2025, los **recursos de experimentación propios** han sido los siguientes:

- El **Laboratorio de Estación**, para ensayos de nuevos elementos en andenes (de acceso al tren, de señalización, de guiado o de seguridad entre otros). Se está adaptando para convertirse en el Laboratorio de Robótica Ferroviaria.
- El **Laboratorio de Sensores de Infraestructura**, para supervisar los diferentes sensores instalados en la infraestructura de la RFIG, todos ellos asociados al proceso de digitalización de la infraestructura. Este laboratorio ha seguido potenciándose en 2025.
- El **Instituto de Magnetismo Aplicado (IMA)**, situado en las Rozas (Madrid) y gestionado mediante un convenio con la Universidad Complutense de Madrid. Es un centro especializado en ciencias físicas, destacando sus investigaciones en el ámbito de la energía eléctrica y los nuevos materiales.
- El **Centro de Pruebas en Vía de Alta Velocidad (CEAV)**, situado en el kilómetro 64+900 de la línea de alta velocidad Madrid- Barcelona, en las proximidades de Brihuega, donde se realizan pruebas de interacción tren-vía a alta velocidad.
- El **Centro de Pruebas de Electrónica de Potencia y Microrredes Eléctricas (CEMI)**, situado junto a la estación de Madrid-Atocha se ha trasladado al nuevo Centro de Pruebas de Tecnología de Ancho Variable (CETAV) debido a las obras de ampliación de la estación de Atocha, en donde se desarrollarán pruebas de convertidores electrónicos de potencia para conexión a la línea de transmisión de corriente continua y demás elementos asociados a nuevas redes inteligentes.
- El nuevo **Centro de Pruebas de Tecnología de Ancho Variable (CETAV)**, situado en Córdoba y cuya construcción finalizó en 2023. En este centro se podrán desarrollar ensayos asociados al nuevo sistema de ancho variable para vehículos de mercancías. Ese centro permitirá la realización de pruebas y ensayos en un entorno real fuera de la RFIG.



6.2. Transformación digital²⁶³

Principales Hitos:

Gobierno de la Transformación Digital y del Dato (iniciativas)

- **Finalización de los planes de digitalización en mercancías, mantenimiento y conservación**, dando paso a oficinas de gobierno que coordinarán su implementación. Para ello, se han llevado a cabo dos proyectos completos de consultoría en colaboración con las áreas de negocio involucradas en el proceso.
- **Impulso de la Oficina de Gobierno del Dato**, mejorando la gestión y uso de información en la Entidad, contando con 4 casos de uso implementados y 10 en curso que permiten preparar los datos para su explotación.
- Se continua con el **apoyo a la implantación de iniciativas integradas en el Plan de Transformación Digital de las Estaciones**.
- Acompañamiento a distintas iniciativas de la organización con la **realización de servicios de apoyo**, así como la participación en equipos de trabajo transversales y comités de seguimiento periódico.
- Inicio de **colaboración con el Ministerio** para apoyar en la **definición de la estrategia del futuro Espacio de Datos Integrado de Movilidad** y cómo conviven con otras iniciativas de intercambio de datos españolas y europeas.

Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (iniciativas/proyectos tecnológicos)

- **Renovación de los equipamientos de comunicaciones para la Red Corporativa** de Adif, de modo que se proceda tanto a la sustitución de equipos antiguos como al suministro de nuevos equipos para responder al crecimiento vegetativo de la red de la Entidad. Estos nuevos equipos resultan mucho más eficientes desde un punto de vista energético, además de permitir una mayor y mejor conectividad para los usuarios.

²⁶³ Contenido vinculado al PE2030, Pilar Orientación a Resultados. Objetivo 7 (POAR-OE7).

- **Mejora y evolución de la plataforma de Administración Electrónica** de Adif, buscando la reducción de posibles barreras para el ciudadano, y una mejor inclusión y accesibilidad, alineado con lo descrito en el EADMIN (Servicio de Administración Electrónica en Adif).
- **Renovación tecnológica de los Centros de Proceso de Datos**, consistente en la evolución de los servicios TIC que se realiza desde los Centros de Proceso de Datos (CPDs) de Adif. Con ello, se pretende mejorar la capacidad de proceso, almacenamiento, tiempo de respuesta y, por supuesto, la calidad del servicio, sobre todo de las aplicaciones que gestionan la circulación del tráfico ferroviario, dado que son las más críticas de todas las que utiliza la Entidad, pues funcionan dando respuesta en tiempo real a las Operadoras de Tráfico Ferroviario externas y a los CTCs, CRCs, Puestos de Mando, Gabinetes de Circulación, entre otros.

Gestión de activos

- Continuación de los trabajos para el desarrollo e implementación del **Sistema de Gestión de Activos**.
- Realizadas **sesiones formativas** dirigidas al personal de estaciones de viajeros acerca del uso de la herramienta *Maximo* de IBM. Establecimiento del entorno de producción de dicha herramienta.
- Continuación del **desarrollo del soporte procedimental** para la **integración del subsistema de Gestión de activos** en el Sistema de Gestión de Adif.

Contribución a los ODS:



Nuestros compromisos:

Gobierno de la Transformación Digital y del dato (iniciativas)

- **Comienzo de la fase de implantación de los planes de transformación digital** de mercancías, mantenimiento y conservación con la constitución de las correspondientes oficinas de gobierno que coordinarán su implementación. Lanzamiento de las primeras iniciativas.
- Celebración de la **primera convocatoria del encuentro ForOGED** para acercar el gobierno del dato y sus beneficios, a los distintos negocios de la empresa.
- **Incremento de la visibilidad y el conocimiento del Gobierno del Dato** dentro de la organización mediante productos de comunicación, divulgación y gestión del cambio.
- **Implantación de nuevos productos de datos para distintas áreas** de la organización. Especial mención a los productos “habla en lenguaje natural con los documentos de normativa técnica”, generación de informes en el ámbito de servicios logísticos, “seguimiento de Inversiones en Actuaciones de Infraestructura Ferroviaria (i- Data)”, o “gobierno de datos de los principales KPIs financieros”.
- Comienzo de **nuevas iniciativas de gobierno del dato** para distintas áreas de negocio.
- **Colaboración con la oficina de inteligencia artificial** para impulsar su adopción en base a datos confiables y el cumplimiento del reglamento vigente.
- Colaboración en la **definición de un itinerario formativo para la transformación digital con alcance global** en la organización.
- **Integrar el proceso de gobierno del dato en el Sistema de Gestión** de la compañía.

- Colaboración en el **impulso del Espacio de Datos Integrado de Movilidad y otras iniciativas de intercambio de datos** nacional y europeas.

Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (iniciativas/proyectos tecnológicos)

- Continuación de la **mejora de la Administración Electrónica**; en particular, se procederá a la evolución del Portal de Licitación Electrónica de Adif, mejorando las prestaciones y la accesibilidad.
- **Renovación y mejora de diferentes aplicaciones internas** de Adif (GCADIF, Sistema de Gestión de Expropiaciones, Archivo Digital de Obras de Medioambiente), con el objetivo de mejorar la productividad, así como la gestión de la información frente a terceros interesados.
- **Refuerzo de la protección contra ciberataques** con la instalación masiva de soluciones antimalware en entornos IT. Además, se renovará el servicio de gestión integral de seguridad IT, con el objetivo de reforzar la protección de la información, la gestión de riesgos y los datos personales tanto del personal de la Entidad como de los terceros con los que relaciona, mediante seguridad preventiva, detectiva y de respuesta.
- **Fortalecimiento de la Oficina de Gobierno de Inteligencia Artificial**, que permitirá desplegar progresivamente soluciones basadas en IA. Se continuará con la implementación de soluciones de Inteligencia Artificial dentro de Adif, de modo que apoyen el desarrollo de las funciones de determinadas áreas dentro de Adif.

Gestión de Activos

- **Plataforma Integral de Gestión de Activos. Implantación del proyecto:** implantación parcial del futuro sistema integral de gestión de activos físicos, incluyendo actividades y procedimientos relativos a la mejora y digitalización del mantenimiento e ingeniería de mantenimiento, optimizando y mejorando el análisis, evaluación y toma de decisiones respecto a los activos de Adif. En este sentido, se llevará a cabo la **evolución, soporte y mantenimiento del sistema integral de gestión de activos físicos de Adif**. Con esta iniciativa, se busca continuar con la alineación con los criterios de la ISO 55000, manteniendo los procesos, indicadores y el control de riesgo e integración con el sistema de Gestión Corporativo. Todo esto con el objetivo de garantizar unas infraestructuras seguras y confiables para las personas empleadas, las operadoras y la ciudadanía.
- **Implementación del entorno de producción para Estaciones de Viajeros.**
- Elaboración y aprobación de documentos del **soporte procedimental del subsistema de gestión de activos**.

Durante 2025, Adif ha impulsado en el ámbito de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TICs), diversas **iniciativas de transformación digital** en múltiples áreas clave:

- Se ha iniciado el **despliegue de herramientas de Inteligencia Artificial (Copilot)** en un programa piloto con usuarios de diferentes áreas, lo que se ha unido a un plan de formación específico dirigido a explicar cómo y para qué se puede emplear esta tecnología en la actividad diaria. Además, se han iniciado ciertas iniciativas dirigidas a llevar a cabo desarrollos basados en esta tecnología.
- Además, **se ha seguido apostando por las tecnologías Low Code a través de la Oficina Low Code** de la DTIC, la cual continúa estableciendo un modelo de gobierno formal mediante el establecimiento de metodologías, estándares de calidad, control y gestión de identidades, monitorización de entornos, etc. Así, se aseguran criterios homogéneos de desarrollo. Fruto de estas actividades, por ejemplo, ha sido la

generación de AVACO (Asistente de Valoración de Ofertas), una herramienta destinada a automatizar las valoraciones de las ofertas presentadas en las licitaciones, además de consignar de forma fehaciente la información, incorporando pista de auditoría, de modo que se garantice la no manipulación de las valoraciones durante todo el proceso.

- En el **ámbito del software**, se ha priorizado en el empleo de herramientas que permitan la gestión colaborativa de la información, así como la transversalidad, intentando minimizar los “nichos tecnológicos” en aras de una mejor conectividad entre los sistemas. En este sentido, se ha renovado y ampliado el **licenciamiento sobre el entorno M365**, que cubre herramientas tales como Teams o SharePoint, que permiten tanto la conectividad entre los diferentes equipos de Adif como la gestión de información a través de espacios compartidos. También se apuesta por la **solución Cloud de Autodesk (ACC)**, la cual permite disponer de un entorno en la nube común en la que tanto el personal de Adif, como aquellos terceros (constructoras, equipos técnicos externos, etc.), puedan compartir de forma segura documentación e información.
- Se ha **reforzado el control de riesgos empresariales** mediante la **adquisición** de la **plataforma Archer**, una plataforma integral de gestión de riesgos y cumplimiento que permite identificar, evaluar, gestionar y monitorizar riesgos, así como centralizar el cumplimiento normativo y los procesos de control interno.
- En **materia energética e infraestructura**, se continúa apostando por la optimización del uso energético en el ámbito del ferrocarril mediante la evolución y mantenimiento del **sistema Smartgrid**, que se ampara en la **Plataforma IoT**.
- Finalmente, se ha trabajado en el **desarrollo y evolución del portal del empleado** de Adif en el ámbito del puesto de trabajo digital, con el objetivo de disponer, en el futuro, de un modelo integral y estandarizado que defina todo lo que un empleado necesita —equipamiento, *software*, servicios, accesibilidad, movilidad y soporte— para trabajar de forma segura, eficiente y desde cualquier lugar.

7. Contribución a los ODS

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

Una vez analizada la contribución de las iniciativas estratégicas al cumplimiento de los ODS, se puede concluir que ODS se ve más impactado en el desarrollo del Plan Estratégico 2030 (PE2030), así como el cumplimiento de metas específicas medidas a través de indicadores pertenecientes a la Entidad.

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

 7 ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE	• Adif contribuye formando a empleados y proveedores en materia de eficiencia energética y estableciendo pautas de ahorro y consumo en oficinas. • Favorece el uso de la bicicleta y del ferrocarril en los desplazamientos de empleados, proveedores, y en la distribución de productos y servicios de la empresa fomentando la movilidad sostenible. • Está sustituyendo paulatinamente el uso de energía fósil por energía renovable, con la electrificación de las actividades y operaciones de la empresa.
 9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA	• Adif contribuye a la creación y gestión de infraestructuras sostenibles que sean de calidad, resilientes y seguras, a través de su actividad diaria. Para ello, ha emprendido distintos proyectos de I+D+i (>145²⁶⁴) movilizandoinversiones en proyectos innovadores y de relevancia.
 11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES	• Adif apuesta por una reducción en la accidentabilidad y los incidentes que junto con la modernización de las estaciones se han visto beneficiados más de 808 Millones de usuarios durante el año 2025.
 13 ACCIÓN POR EL CLIMA	• La Entidad contribuye a la lucha contra el cambio climático a través de su propia actividad, fomentando el uso de un medio de transporte sostenible y limpio. • El transporte ferroviario juega un papel primordial en la transición hacia una economía baja en carbono (reducción del consumo energético total de 70,18 GWheq/año). El cambio hacia un modelo de transporte más sostenible y eficiente es clave ante los nuevos escenarios regulatorios internacionales y nacionales. • Asimismo, incorpora un catálogo de cláusulas medioambientales y sociales con sus proveedores.

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

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

- 7.1. **Garantizar el acceso universal a servicios energéticos** asequibles, fiables y modernos.

²⁶⁴ Dato agregado Adif y Adif AV

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SDG Rail Index

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

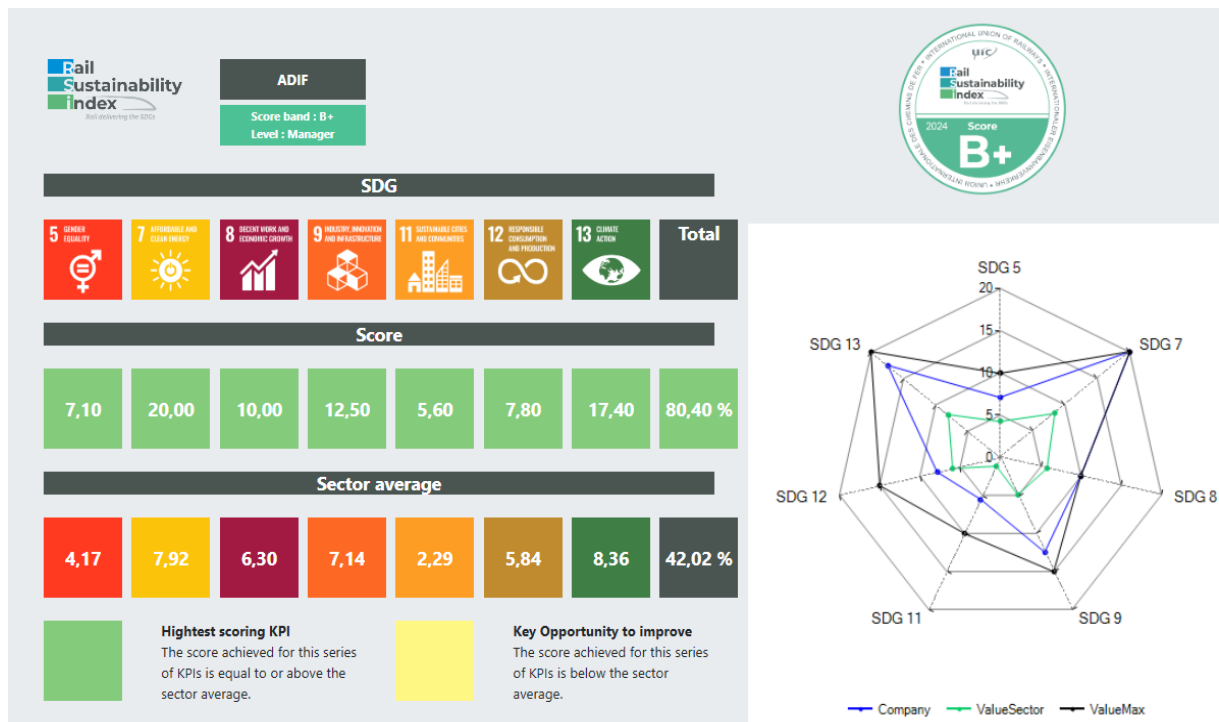
Para ello, se han determinado **24 KPIs relevantes y 7 ODS clave** y metodología que, base a la normativa aplicable, permitan establecer unas comparaciones homogéneas que permitan obtener una calificación de cumplimiento de cada organización. Esto se realiza mediante ponderaciones y comparaciones de *benchmarking*. Este proceso se halla informatizado en una herramienta que es alimentada por los diferentes KPIs que las organizaciones acreditan y por tanto determina finalmente el grado de orientación con los ODS del sector ferroviario internacional y de cada empresa o sector ferroviario en particular.

En 2022 se obtuvo por primera vez la calificación del *Rail Sustainability Index* acreditado por la UIC, en la que evalúa el grado de consecución del desarrollo sostenible en las empresas ferroviarias. La Entidad ha venido realizando desde entonces campañas anuales en las que ha venido manteniendo una posición de liderazgo en relación con otras administraciones ferroviarias de Europa y del mundo.

Los últimos datos disponibles de la encuesta corresponden a la realizada en 2024. En ellos el **desempeño total de Adif alcanza el 80,40 % frente a un desempeño medio del sector de solo el 42,02 %**.

Adif obtiene la máxima calificación de la muestra en 2024 en los ODS 8 y ODS 7, permaneciendo claramente por encima del desempeño medio de las empresas ferroviarias del mundo.

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



7.1. Retos globales y Agenda 2030

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

Adif se alinea mediante su Plan Estratégico 2030 (PE 2030) y sus iniciativas con la Agenda 2030 a través de la estrategia del Ministerio aprobada en diciembre de 2021, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que constituye la hoja de ruta que guiará las actuaciones en materia de transportes y movilidad en los próximos diez años, así como el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Adif firmó el 6 de junio de 2021 un Convenio Marco de colaboración con la Secretaría de Estado para la Agenda 2030 en el marco de los ámbitos de actuación y competencias en las siguientes materias:

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

Además, Adif y Adif AV renuevan la asunción de la Vicepresidencia del Grupo de Trabajo del Convenio Marco de Colaboración entre la Secretaría de Estado para la Agenda 2030 y las sociedades estatales.

Respecto al Reto País 2: Hace frente a la emergencia climática y ambiental. La actividad de Adif se encuadra en la mejora de las reducciones de gases de efecto invernadero, compra de energía eléctrica con garantía de origen (GdO) y el fomento del uso de energías renovables con proyectos como subestaciones reversibles, y la descarbonización del transporte mediante la electrificación de las líneas.

Así, Adif trabaja hacia una transición ecológica con actuaciones en la eficiencia energética, descarbonización y energías renovables, que mejora la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias y promueve una cultura y sensibilización acerca del cambio climático de manera colaborativa con los grupos de interés.

Por otra parte, en un contexto en el que el transporte representa más de una cuarta parte de los GEI a nivel mundial, Adif avanza en eficiencia energética, reducciones de GEI y en reducción de la huella de carbono. Para su logro, sigue avanzando en la descarbonización, transformación digital y en la innovación tecnológica

Evolución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Adif

Leyenda

Evolución positiva 2025 vs 2024

Evolución negativa 2025 vs 2024

Sin variación o no admiten comparación

ODS	Contenido	Ámbito Adif (Iniciativas/planes/programas)
 GARANTIZAR UNA VIDA SANA Y PROMOVER EL BIENESTRA PARA TODOS EN TODAS LAS EDADES	0,34 persona fallecida o herida grave en accidentes de tren / M Km-tren ²⁶⁵ (+0,17 con respecto a 2024) - Meta 3.6 5,81 índice de frecuencia de accidentes ((nº de accidentes/horas trabajadas) · 1.000.000) (-1,05% con respecto a 2024) - Meta 3.6	• Adecuación del SGSC para mejora de la seguridad en la circulación. • Plan de Actuación y Mejora de la Seguridad en la Circulación. • Sistemas para el análisis del comportamiento de las personas y detección de objetos sospechosos. • Proyecto SIGMA.
 GARANTIZAR UNA EDUCACIÓN INCLUSIVA, EQUITATIVA Y DE CALIDAD Y PROMOVER OPORTUNIDADES DE APRENDIZAJE DURANTE TODA LA VIDA PARA TODOS	90,70% nivel de transferencia (nivel de aplicación al puesto de la formación recibida) (Adif y Adif AV) (+0,3% respecto a 2024) - Meta 4.4 103,90 media horas de formación /año empleado (+8,10 horas con respecto a 2024) - Meta 4.3 9,09 M€ inversión en formación (Adif y Adif AV) (-3,24 M€ con respecto a 2024) - Meta 4.3 24 convenios de prácticas con universidades (Adif y Adif AV) (+1 convenio respecto a 2024) - Meta 4.3	• Iniciativa Estratégica: Plan de Formación. • Iniciativa Estratégica: Plan de relevo generacional. • Iniciativa Estratégica: Programa de impulso del liderazgo y reconocimiento del talento.
 IGUALDAD DE GÉNERO	21,10% de mujeres en plantilla (+1,08% con respecto a 2024) - Meta 5.1	• II Plan de Igualdad de Adif y I Plan de Igualdad de Adif . • Programa LIDERA "Mentoring Mujeres Tituladas" (RAI). • Iniciativa Estratégica: Plan de relevo generacional. • Iniciativa Estratégica: Programa de impulso del liderazgo y reconocimiento del talento.

²⁶⁵ Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

Leyenda

Evolución positiva 2025 vs 2024

Evolución negativa 2025 vs 2024

Sin variación o no admiten comparación

ODS	Contenido	Ámbito Adif (Iniciativas/planes/programas)
LOGRAR LA IGUALDAD ENTRE LOS GÉNEROS Y EMPODERAR A TODAS LAS MUJERES Y LAS NIÑAS	25,48% de mujeres en la Estructura de Dirección (+0,10% con respecto a 2024) - Meta 5.5 27,27% de mujeres en el Consejo de Administración (-9,09% con respecto a 2024) - Meta 5.5	• Iniciativa Estratégica: Seguridad y Salud en el Trabajo: V Plan de Accidentabilidad Cero.
 7 ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE GARANTIZAR EL ACCESO A UNA ENERGÍA ASEQUIBLE, SEGURA, SOSTENIBLE Y MODERNA	72,70% energía verde consumida (GdO) respecto del total de energía consumida (+2,20% con respecto a 2024) - Meta 7.2 70,18 GWheq/años ahorrados por eficiencia energética (acumulado desde 2009) (+2,20 GWheq/años con respecto a 2024) - Meta 7.3 4,33 MJ/km-tren²⁶⁶ de intensidad energética (+0,27% con respecto a 2024) - Meta 7.3	• Compra del 100% de la energía eléctrica consumida por Adif ha sido con certificados de Garantía de Origen (GdO). • Iniciativa Estratégica: Adaptación e integración del Hidrógeno como vector energético a la RFIG. • Iniciativa Estratégica: Eficiencia Energética. • Iniciativa Estratégica: Ferrolinera®.
 8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO PROMOVER EL CRECIMIENTO ECONÓMICO INCLUSIVO Y SOSTENIBLE, EL EMPLEO Y EL TRABAJO DECENTE PARA TODOS	0,32 jornadas perdidas por accidente por cada 1.000 h trabajadas (-0,06% con respecto a 2024) - Meta 8.8 13.772 empleados (+ 2,5% respecto a 2024) (incluye Adif-KSA) - Meta 8.5 98,69% de empleados con contrato indefinido (+0,18% respecto a 2024) - Meta 8.5 4,96% de brecha salarial a favor del género masculino (-1% respecto a 2024) - Meta 8.5	• Plan de adaptación al Cuarto Paquete Ferroviario (liberalización). • Iniciativa Estratégica: Acciones para la transformación digital de puestos de trabajo. • Iniciativa Estratégica: Disponer de una red de nodos logísticos en la Red prioritaria de mercancías. • Iniciativa Estratégica: Proyecto de optimización de capacidad. • Iniciativa Estratégica: Participación activa en los procesos urbanísticos. • Iniciativa Estratégica: Plan de reutilización del patrimonio para usos sociales y sostenibles.

²⁶⁶ Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

Leyenda

Evolución positiva 2025 vs 2024

Evolución negativa 2025 vs 2024

Sin variación o no admiten comparación

ODS	Contenido	Ámbito Adif (Iniciativas/planes/programas)
	75% Colaboración e innovación abierta (% ideas y proyectos desarrollados) (Adif y Adif AV) (+3,57% con respecto a 2024) - Meta 8.3 57,09% trabajadores menores de 51 años (+4,68% con respecto a 2024) - Meta 8.6 5,81% índice de frecuencia de accidentes ((nº de accidentes/horas trabajadas) · 1.000.000) (-15,3% respecto a 2024) - Meta 8.8	• Iniciativa Estratégica: Oficina de gobierno de transformación digital.
 CONSTRUIR INFRAESTRUCTURAS RESILIENTES, PROMOVER LA INDUSTRIALIZACIÓN SOSTENIBLE Y FOMENTAR LA INNOVACIÓN	6.761,60 km de líneas electrificadas en servicio (+42 km respecto a 2024) - Meta 9.4 69,89 km²⁶⁷ de línea renovados o mejorados (de forma integral) en Red Convencional - Meta 9.4 80% resultados de innovación transferidos (eficiencia en la innovación) (Adif y Adif AV) (+20% con respecto a 2024) - Meta 9.5 50% de ideas y proyectos desarrollados en intraemprendamiento, finalistas de Adif Talento, con implantación total o parcial (Adif+Adif AV) - Meta 9.5	• Plan de innovación estratégica. • Proyecto nuevo modelo de mantenimiento. • Plan de implantación de la metodología BIM. • Iniciativa Estratégica: Plan de mejora de las comunicaciones. • Iniciativa Estratégica: Avance del desarrollo y construcción de tramos AV. • Programa Adif Talento. • Iniciativa Estratégica: Plan de Impulso para el Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTF). • Iniciativa Estratégica: Adaptación e integración del Hidrógeno como vector energético a la RFIG. • Iniciativa Estratégica: E-futura. • Iniciativa Estratégica: Transformación Digital de mantenimiento.

²⁶⁷ Líneas RC: RENOVACIÓN INTEGRAL DE LA LÍNEA EN EL TRAMO BUÑOL – UTIEL (29,32 km); RENOVACIÓN DE VÍA DEL TRAMO BOBADILLA – RONDA, DEL PK 26+500 AL PK 69+583 DE LA LÍNEA BOBADILLA – ALGECIRAS (24,39 km); Actuaciones para la adecuación de las autopistas ferroviarias en los ámbitos noreste y centro (12,97km); Adaptación de la estación de Can Tunis (3,22 km)

Leyenda

Evolución positiva 2025 vs 2024

Evolución negativa 2025 vs 2024

Sin variación o no admiten comparación

ODS	Contenido	Ámbito Adif (Iniciativas/planes/programas)
	0,133 accidentes significativos por causa del administrador / M Km-tren²⁶⁸ (+0,043 con relación a 2024) - Meta 9.1 152% de inversión RC ejecutada en obras (inversión ejecutada por Adif sobre presupuesto interno) (-1.295% con respecto a 2024) - Meta 9.4 11,230 M€ en inversión total en proyectos de innovación - Meta 9.5 519.075 total de UTIs manipuladas en instalaciones logísticas (-8.206 de UTIs manipuladas con respecto a 2024) - Meta 9.2	Iniciativa Estratégica: Transformación Digital del Transporte de Mercancías.
 REDUCIR LA DESIGUALDAD EN Y ENTRE LOS PAÍSES	88,41% de viajeros subidos y bajados en estaciones accesibles (Adif y Adif AV) (+0,08% respecto a 2024). - Meta 10.2 41,21 M€ (IVA incl.) de inversión en obras de mejora de la accesibilidad (+24,42 M€ respecto a 2024)- Meta 10.2	- Servicio de Asistencia a Personas con Movilidad Reducida (Servicio Acerca). - Servicio Dialoga.
 LOGRAR QUE LAS CIUDADES SEAN MÁS INCLUSIVAS, SEGURAS, RESILIENTES Y SOSTENIBLES	805,43 millones de usuarios en estaciones de viajeros (- 2,57 M con respecto a 2024) - Meta 11.2 5.921,95 M€ (IVA no incl.) inversión ejecutada acumulada en integración urbana (Adif y Adif AV) - Meta 11.2 252 convenios, acuerdos, protocolos, adendas de integración urbana, firmados y gestionados en el marco de las sociedades	- Plan integral de estaciones de viajeros. - Iniciativa Estratégica: E-futura. - Iniciativa Estratégica: Actualización de Iniciativa Estratégica: Programas de Inversión en Cercanías. - Iniciativa Estratégica: Modelo Iniciativa Estratégica: Cuantitativo de Riesgos.

²⁶⁸ Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

Leyenda

Evolución positiva 2025 vs 2024

Evolución negativa 2025 vs 2024

Sin variación o no admiten comparación

ODS	Contenido	Ámbito Adif (Iniciativas/planes/programas)
	de integración en las que participa Adif (dato acumulado) (+9 con respecto a 2024) - Meta 11.3 32 contratos de arrendamientos con criterios sociales (Nº total) (+4 contratos con respecto a 2024) - Meta 11.4	• Iniciativa Estratégica: Proyecto integral de Transformación de la Iniciativa Estratégica: Estación de Madrid – Chamartín. • Iniciativa Estratégica: Proyecto integral de Transformación de la estación Madrid Puerta de Atocha. • Iniciativa Estratégica: Proyecto de ampliación y mejora de la estación de Barcelona Sants integrada en el nuevo modelo de ciudad. • Iniciativa Estratégica: Elaboración de estudios de integración urbana. • Iniciativa Estratégica: Desarrollo conexiones ciudades-red AV. • Iniciativa Estratégica: Plan de Acción para la mejora de la coordinación y control de las Operaciones de Integración.
 GARANTIZAR MODALIDADES DE CONSUMO Y PRODUCCIÓN SOSTENIBLES	17,37% de aumento en el consumo de agua respecto a 2024 (-16,27 con respecto a 2024) - Meta 12.2 0,644 t/M km-tren de intensidad de generación de residuos peligrosos^{269 270} - Meta 12.4 28,51% (100% para los contratos de obras) de las contrataciones incluyen cláusulas sociales y medioambientales - Meta 12.7	• Sistema de gestión de residuos peligrosos. • Iniciativa Estratégica: Proyecto de Compra Pública Responsable. • Iniciativa Estratégica: Acciones para la transformación digital de puestos de trabajo. • Iniciativa Estratégica: Modelo de Gestión de Estaciones. • Iniciativa Estratégica: Servicios de Última Milla.
	12.508 tCO₂eq de reducción de emisiones de GEI (acumulado des de 2009) - Meta 13.2	• Plan de Lucha Contra el Cambio Climático 2018-2030. • Plan de mercancías. • Objetivo de neutralidad en carbono en 2050.

²⁶⁹ Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

²⁷⁰ Dato a cierre 2024. Última información disponible. La información relativa a 2025 se presentará en el segundo semestre de 2026, en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

Leyenda

Evolución positiva 2025 vs 2024

Evolución negativa 2025 vs 2024

Sin variación o no admiten comparación

ODS	Contenido	Ámbito Adif (Iniciativas/planes/programas)
13 ACCIÓN POR EL CLIMA  ADOPTAR MEDIDAS URGENTES PARA COMBATIR EL CAMBIO CLIMÁTICO Y SUS EFECTOS	-4,98% reducción de la intensidad media de emisiones en el trienio 2023-2025 respecto al trienio 2022-2024 según mercado (certificados GdO) y una reducción de -10,65% según mix eléctrico peninsular- Meta 13.2	• Iniciativa Estratégica: Ferrolineras®. • Iniciativa Estratégica: Cultura de lucha y sensibilización contra el cambio climático. • Iniciativa Estratégica: Adaptación e integración del Hidrógeno como vector energético a la RFIG. • Iniciativa Estratégica: Servicios de Autopistas Ferroviarias. • Iniciativa Estratégica: Proyecto de compra pública responsable.
15 VIDA DE ECOSISTEMAS TERRESTRES  GESTIONAR SOSTENIBLEMENTE LOS BOSQUES, LUCHAS CONTRA LA DESERTIFICACIÓN, DETENER E INVERTIR LA DEGRADACIÓN DE LAS TIERRAS, DETENER LA PÉRDIDA DE BIODIVERSIDAD	7 sanciones administrativas ambientales graves o muy graves (+7 sanciones con relación a 2024) – Meta 15.1 83,81 M€ recursos destinados a protección ambiental (inversión + explotación) ²⁷¹ – Meta 15.1 42,83 M€ destinados a la prevención de incendios. (+8,53 M€ respecto a 2024) – Meta 15.5 1.904 km de vías cedidos o arrendados para vías verdes (Dato acumulado) (+37 km respecto a 2024) – Meta 15.3	• Política de Medioambiente. • Sistemas de gestión ambiental. • Supervisión ambiental en obras. • Plan de prevención contra incendios.
16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS  PROMOVER SOCIEDADES JUSTAS, PACÍFICAS E INCLUSIVAS	708 delitos de terceros con incidencias en la actividad (interposición de denuncia penal) – Meta 16.1 11 ataques deliberados contra infraestructuras críticas (-2 ataques con respecto a 2024) – Meta 16.1 22 notificaciones por incumplimiento del Código Ético (-2 notificaciones con respecto a 2024) – Meta 16.5	• Plan de desarrollo y despliegue de la Gestión Integral de Riesgos. • Plan de Mejora de Transparencia y el Buen Gobierno. • Política Corporativa de Lucha Contra el Fraude.

²⁷¹ Dato a cierre 2024. Última información disponible. La información relativa a 2025 se presentará en el segundo semestre de 2026, en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

Leyenda

Evolución positiva 2025 vs 2024

Evolución negativa 2025 vs 2024

Sin variación o no admiten comparación

ODS	Contenido	Ámbito Adif (Iniciativas/planes/programas)
	2,47% reclamaciones estimadas por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno respecto del total de iniciativas respondidas (Adif y Adif AV) (+0,91% respecto a 2024) - Meta 16.6	
 17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS REVITALIZAR LA ALIANZA MUNDIAL PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE	299 acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales en vigor (+23 acuerdos y convenios con respecto a 2024) - Meta 17.16 68 acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales firmados (+40 acuerdos y convenios con respecto a 2024) - Meta 17.16	• Programa Estación Abierta • Plan de Impulso para el Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTF). • Protocolos de Colaboración

8. Anexos

8.1. Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs)

Adif ha identificado y evaluado sus Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs) conforme a las Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad (ESRS), aplicando el principio de doble materialidad.

El análisis distingue entre IROs de carácter no climático y climático.

Para los riesgos y oportunidades se han considerado horizontes temporales diferenciados (corto, medio y largo plazo).

En el caso de los impactos, se han identificado los principales grupos de interés afectados.

En el ámbito climático (ESRS E1), se ha realizado un análisis de escenarios considerando una transición ordenada hacia la neutralidad climática (Net Zero) y un escenario tendencial (Business As Usual – BAU), evaluando su potencial impacto financiero y operativo sobre Adif y Adif AV.

8.1.1. Impactos, Riesgos y Oportunidades (No Climáticos)

Los IROs no climáticos comprenden aspectos ambientales distintos del cambio climático (agua, biodiversidad, contaminación y economía circular), sociales y de gobernanza.

Su identificación se ha realizado conforme a ESRS, aplicando el principio de doble materialidad y considerando grupos de interés afectados en el caso de impactos, y horizontes temporales en riesgos y oportunidades.

Impactos

	Tópico	Sub-tópico	ID	Impactos	Plazo	GGII	Imp.
E1	Cambio Climático	Mitigación CC	IE1M2	Impacto positivo de Adif y Adif AV en el sector ferroviario al ejercer como referente en la transición energética ferroviaria, derivado de la financiación sostenible, el uso de energía 100 % renovable y la cooperación internacional en mitigación ambiental.	Real	Sociedad	Determinante
			IE1M3	Impacto positivo en la movilidad sostenible a través de una red ferroviaria electrificada y baja en carbono, que reduce la dependencia del transporte por vías alternativas menos sostenibles.	Real	Sociedad	Muy alto
			IE1M4	Impacto positivo derivado de la estrategia de electrificación de la red ferroviaria, que contribuye a la descarbonización y mitigación del cambio climático a largo plazo.	Potencial	Sociedad	Muy alto
			IE1M7	Reducción de la huella de carbono en procesos internos (i.e. digitalización de reportes para disminuir el consumo de papel)	Real	Nuestra Gente	Muy alto
E2	Contaminación	Contaminación del agua	IE2AG1	Impacto negativo por el vertido de sustancias contaminantes en el medio hídrico.	Potencial	Sociedad	Muy alto
		Contaminación de suelos	IE2S1	Impacto negativo sobre la afección al suelo por vertido de sustancias contaminantes en el mantenimiento de infraestructuras ferroviarias.	Real	Sociedad	Muy alto
		Sustancias muy preocupantes	IE2SP2	Impacto negativo derivado del uso de sustancias muy peligrosas en infraestructuras ferroviarias (por ejemplo, creosota en traviesas de madera y de amianto).	Real	Sociedad, Personas	Muy alto
E4	Biodiversidad y ecosistemas	Factores de incidencia directa sobre la pérdida de biodiversidad	IE4B1	Impacto negativo por las interferencias y alteraciones sobre hábitats naturales y la biodiversidad derivada de operaciones propias o de proveedores en zonas bajo gestión de Adif o Adif AV.	Real	Sociedad	Muy alto
			IE4B3	Impacto positivo en la regeneración de ecosistemas gracias a las medidas de compensación en fase de obra, cuando se genera una ganancia neta en la biodiversidad.	Real	Sociedad	Muy alto
E5	Economía Circular	Entradas de recursos,	IE5ER1	Impacto positivo por la eficiencia en el uso de recursos y materiales, derivado de la gestión circular de componentes y la	Real	Sociedad, Proveedores, Socios y Aliados	Muy alto

	Tópico	Sub-tópico	ID	Impactos	Plazo	GGII	Imp.
		incluido el uso de recursos		reutilización en obras e infraestructuras ferroviarias y en mantenimiento y explotación de infraestructuras ferroviarias.			
S1	Propia fuerza laboral	Condiciones laborales	IS1C1	Impacto asociado a condiciones laborales, como tiempo de trabajo y salarios adecuados, que puede afectar el bienestar laboral.	Real	Nuestra Gente	Muy alto
			IS1C2	Impacto positivo del diálogo social, la negociación colectiva y la libertad sindical efectiva, que fortalecen los derechos laborales, la paz social y las condiciones laborales de los empleados.	Real	Nuestra Gente	Muy alto
			IS1C3	Impacto positivo sobre el mercado laboral al generar empleo estable, lo que contribuye a la reducción del desempleo y a la mejora de las condiciones socioeconómicas en el entorno.	Real	Sociedad, Nuestra Gente	Muy alto
			IS1C6	Impacto negativo derivado de los accidentes laborales entre el personal propio, que reflejan riesgos persistentes en determinadas actividades operativas.	Real	Nuestra Gente	Muy alto
			IS1C7	Impacto positivo en el aumento de la oferta de empleo pública gracias al aumento de estos procesos por parte de Adif y Adif AV, reforzando la diversidad y la incorporación de jóvenes al tejido empresarial.	Real	Sociedad, Nuestra Gente	Muy alto
			IS1C9	Impacto positivo en las personas de la plantilla de Adif y Adif AV por las coberturas sociales vinculadas a los contratos.	Real	Nuestra Gente	Muy alto
			IS1C10	Impacto positivo en la salud y bienestar del capital humano mediante inversión en acciones de Promoción de la Salud en el Trabajo (PST), que contribuyen a mejorar la productividad y reforzar la sostenibilidad del sector ferroviario	Real	Nuestra Gente	Determinante
		Igualdad de trato y oportunidades para todos	IS1I1	Impacto positivo en el acceso al empleo público, gracias a los procesos selectivos transparentes y a las medidas de promoción de la igualdad de oportunidades en Adif y Adif AV.	Real	Sociedad, Nuestra Gente	Determinante
			IS1I3	Impacto positivo de las políticas de igualdad de género e inclusión, que refuerzan la equidad.	Real	Nuestra Gente, Sociedad	Muy alto
S2	Trabajadores de la cadena de valor		IS2I1	Impacto positivo en la generación de oportunidades laborales en empresas contratistas derivado del aumento de proyectos licitados.	Real	Sociedad	Muy alto

	Tópico	Sub-tópico	ID	Impactos	Plazo	GGII	Imp.
S3	Comunidades afectadas	Derechos económicos, sociales y culturales de las comunidades	IS3DS1	Impacto positivo del programa Estación Abierta y la cesión de espacios a ONGs, que refuerza la cohesión social y el vínculo con comunidades afectadas.	Real	Personas, Sociedad	Muy alto
			IS3DS2	Impacto positivo de las colaboraciones con ONGs a través de alianzas, patrocinios no económicos que fortalecen el tejido social.	Real	Gobierno e Instituciones, Personas, Sociedad	Muy alto
			IS3DS3	Impacto positivo en el desarrollo económico y social de los territorios mediante la inversión y contratación pública ferroviaria, que impulsa el empleo, la cadena de suministro y la cohesión interterritorial.	Real	Proveedores, Socios y Aliados, Sociedad	Muy alto
			IS3DS4	Impacto positivo en la comunidad al impulsar sociedades de integración para acelerar la promoción y construcción de infraestructuras públicas.	Real	Sociedad	Muy alto
			IS3DS6	Impacto negativo derivado de los procesos de expropiación de terrenos y propiedades a comunidades afectadas por proyectos ferroviarios, que pueden generar tensiones sociales o malestar.	Real	Sociedad	Muy alto
		Derechos civiles y políticos de las comunidades	IS3DP3	Impacto positivo derivado de la promoción del respeto y la preservación de valores culturales y patrimoniales mediante la recuperación del patrimonio ferroviario y la diversidad cultural en estaciones y museos (Adif), que contribuyen a la conservación del patrimonio común.	Real	Sociedad	Muy alto
S4	Consumidores y usuarios finales	Incidencias relacionadas con la información para los consumidores	IS4I2	Impacto positivo por la existencia de canales públicos de reclamaciones y buzones de sugerencias que refuerzan la libertad de expresión y participación ciudadana.	Real	Sociedad	Muy alto
		Inclusión social de los consumidores	IS4IS2	Impacto positivo por el acceso universal y no discriminatorio a la red, a través del servicio Adif Acerca.	Real	Personas	Determinante
			IS4IS3	Impacto positivo en cohesión territorial mediante la gestión de la red ferroviaria de interés general.	Real	Sociedad	Determinante

	Tópico	Sub-tópico	ID	Impactos	Plazo	GGII	Imp.
			IS4IS4	Impacto positivo mediante la mejora de la accesibilidad en estaciones y pasos a nivel, garantizando la movilidad universal a través de itinerarios accesibles y colaboración con administraciones públicas.	Real	Personas	Determinante
			IS4IS5	Impacto positivo por la mejora de la información y conectividad en estaciones intermodales, mediante sistemas de información al viajero que facilitan la movilidad y la conexión entre modos de transporte.	Real	Personas	Muy alto
			IS4IS6	Impacto positivo fruto del proceso de liberalización por el aumento de la competencia, que mejora la calidad del servicio y ofrece a los usuarios más opciones a precios más competitivos.	Real	Sociedad, Personas	Determinante
G1	Conducta empresarial	Corrupción y soborno	IG1CR1	Impacto de la existencia de casos confirmados de corrupción o soborno, que pueden generar desconfianza de los usuarios.	Potencial	Sociedad	Muy alto
I	Innovación Ferroviaria		II1	Impacto positivo en la sostenibilidad e innovación ferroviaria, mediante la inversión e investigación en transformación digital, economía circular, reutilización de activos y cooperación internacional, que refuerza la competitividad, la eficiencia y la proyección global del sector.	Real	Sociedad, Gobierno e Instituciones, Proveedores, Socios y Aliados	Determinante
			II2	Impacto positivo por la consolidación del CTF como polo de innovación ferroviaria, lo que impulsa la digitalización, mejora de la eficiencia y competitividad del sistema ferroviario.	Real	Proveedores, Socios y Aliados	Muy alto
			II3	Impacto positivo real por el impulso de proyectos de innovación ferroviaria en colaboración con el partenariado europeo Europe's Rail Joint Undertaking y en línea con el Plan Estratégico 2030.	Real	Sociedad	Determinante
SF	Seguridad Ferroviaria		ISF1	Impacto negativo derivado de fallos técnicos, sabotajes o robos de materiales críticos (como conductores eléctricos o material ferroviario), que provocan retrasos en el servicio, costes adicionales y/o que puedan comprometer la seguridad ferroviaria tanto a usuarios finales como a operadores.	Real	Sociedad	Muy alto

Riesgos no climáticos

	Tópico	Sub-tópico	ID	Riesgo 1º nivel	Horizonte temporal	Imp.
E2	Contaminación	Contaminación acústica	E2R	Riesgo ambiental, social y regulatorio por ruido en el entorno de las infraestructuras ferroviarias.	Corto plazo, Largo plazo	Muy alto
		Contaminación del agua	E2AG	Riesgo ambiental por vertidos o filtraciones en cuerpos hídricos.	Corto plazo, Largo plazo	Alto
		Contaminación de suelos	E2S	Riesgo operativo y legal por degradación del suelo.	Corto plazo, Largo plazo	Alto
		Sustancias muy preocupantes	E2SMP	Riesgo severo por exposición a compuestos altamente peligrosos.	Corto plazo, Largo plazo	Muy alto
E4	Biodiversidad y ecosistemas	Incidencias sobre la extensión y el estado de los ecosistemas	E4EC	Riesgo de degradación o fragmentación de ecosistemas cercanos a infraestructuras.	Corto plazo, Largo plazo	Alto
E5	Economía Circular	Entradas de recursos, incluido el uso de recursos	E5E	Riesgo por escasez o dependencia de materiales críticos.	Medio plazo, Largo plazo	Alto
		Salidas de recursos relacionadas con productos y servicios	E5S	Riesgo de no aprovechar los residuos propios para generar materias primas para generar recursos adicionales	Medio plazo	Alto
		Residuos	E5R	Riesgo ambiental y legal por manejo inadecuado de residuos.	Corto plazo, Medio plazo, Largo plazo	Alto
S1	Personal propio	Condiciones laborales	S1SS	Riesgo de accidentes laborales o enfermedades profesionales.	Corto plazo	Alto
S2	Trabajadores de la cadena de valor	Condiciones laborales	S2SS	Riesgo de accidentes laborales o enfermedades profesionales en contratistas.	Corto plazo, Largo plazo	Alto
		Igualdad de trato y de oportunidades para todos	S2IG	Riesgo de discriminación y brechas salariales.	Corto plazo	Muy alto
			S2FD	Riesgo por carencia de capacidades clave en la plantilla.	Corto plazo	Muy alto
S3	Colectivos afectados		S3AG	Riesgo de vulneración de derechos básicos por impacto hídrico.	Largo plazo	Alto

	Tópico	Sub-tópico	ID	Riesgo 1º nivel	Horizonte temporal	Imp.
		Derechos económicos, sociales y culturales de las comunidades:	S3IS	Riesgo de afectación física o emocional a comunidades.	Corto plazo, Largo plazo	Alto
S4	Consumidores y usuarios finales	Incidenencias relacionadas con la información para los consumidores	S4P	Riesgo por uso indebido o filtración de datos personales.	Corto plazo	Alto
		Seguridad personal de los consumidores	S4SP	Riesgo directo a la integridad de usuarios finales.	Corto plazo, Largo plazo	Alto
G1	Conducta empresarial	Cultura empresarial	G1CE	Riesgo de comportamiento organizacional no ético o disfuncional.	Corto plazo, Medio plazo, Largo plazo	Alto
		Gestión de las relaciones con los proveedores, incluidas las prácticas de pago	G1PR	Riesgo de aparición de controversias en la cadena de suministro debido a una gestión inadecuada de las relaciones con proveedores, incluyendo prácticas de pago injustas o incumplimientos contractuales.	Corto plazo, Medio plazo, Largo plazo	Muy alto
		Corrupción y soborno	G1DS	Riesgo de prácticas contrarias a la ética empresarial, como el fraude, el soborno o los conflictos de interés.	Corto plazo, Medio plazo, Largo plazo	Determinante
SF	Seguridad ferroviaria	Ciberseguridad	SFC1	Protección de información confidencial de empleados, clientes o socios que podría comprometer la privacidad, vulnerar derechos fundamentales y deteriorar la confianza de los grupos de interés.	Corto plazo, Medio plazo	Muy alto
			SFC2	Riesgo de filtración o robo de datos personales debido a vulnerabilidades en los sistemas de ciberseguridad, lo que podría derivar en sanciones por incumplimiento de normativas como el RGPD y pérdida de confianza de los usuarios.	Corto plazo	Muy alto
		Seguridad en la circulación y en las infraestructuras	SFC11	Riesgo de interrupciones en la actividad operativa debido a robos de material o actos vandálicos contra la infraestructura, lo que puede generar costes adicionales, retrasos y afectación al servicio.	Corto plazo	Muy alto
TE	Trasversal Ambiental		TR2	Riesgo de modificaciones en la Legislación ambiental con afectación relevante en la actividad		Alto

	Tópico	Sub-tópico	ID	Riesgo 1º nivel	Horizonte temporal	Imp.
			TR3	Riesgo de afección ambiental o incumplimiento legal por parte de contratistas por inadecuado control de sus actividades.		Muy alto

Oportunidades no climáticas

	Tópico	Sub-tópico	Sub-sub-tópico	ID	Oportunidad	Horizonte temporal	Imp.
E2	Contaminación	Contaminación del suelo		OE2S1	Oportunidad de desarrollar buenas prácticas para proteger el suelo en todas las actividades de Adif y Adif-AV	Corto plazo	Muy alto
		Contaminación por ruido		OE2R1	Oportunidad de mejorar la situación acústica del entorno del ferrocarril a partir de la redacción de Estudios Acústicos, MER y Planes de Acción.	Corto plazo	Muy alto
E4	Biodiversidad y ecosistemas	Factores de incidencia directa sobre la pérdida de biodiversidad		OE4P2	Oportunidad para implementar medidas de mitigación en los proyectos de renovación de vía, proyectos de adaptación al CC y otras actuaciones de remodelación o mejora.	Corto plazo	Muy alto
		Incidenencias sobre la extensión y el estado de los ecosistemas		OE4E1	Oportunidad de gestionar los propios bosques y zonas aledañas a las estructuras ferroviarias para generar créditos de carbono y biodiversidad, reforzando la contribución de Adif y Adif AV a la mitigación del cambio climático y la conservación de los ecosistemas y ahorrando en costes de descarbonización.	Medio plazo, Largo plazo	Muy alto
E5	Economía Circular	Salidas de recursos relacionadas con productos y servicios		OE5S1	Oportunidad de gestionar de manera eficiente los activos de la entidad a través de la implementación de la metodología BIM.	Corto plazo, Largo plazo	Muy alto
				OE5S2	Incrementar la circularidad en las actividades de Adif y Adif AV posibilita la generación de materiales reciclados que pueden reutilizarse en la obra disminuyendo la generación de residuos y el consumo de materias primas minimizando la huella ambiental.	Corto plazo	Muy alto

	Tópico	Sub-tópico	Sub-sub-tópico	ID	Oportunidad	Horizonte temporal	Imp.
S1	Propia fuerza laboral	Igualdad de trato y oportunidades para todos	Formación y desarrollo de competencias	OS1I2	Oportunidad de potenciar la transferencia intergeneracional y el conocimiento interno para asegurar la continuidad operativa.	Corto plazo, Medio plazo, Largo plazo	Muy alto
S3	Comunidades afectadas	Derechos civiles y políticos de las comunidades		OS3D3	Oportunidad de reforzar la comunicación institucional y la relación con los ciudadanos en el nuevo entorno competitivo del transporte ferroviario.	Corto plazo, Largo plazo	Muy alto
				OS3P2	Oportunidad de desarrollar la mejora de la interoperabilidad del transporte de mercancías de los sistemas ferroviarios, para facilitar el transporte transfronterizo a través de su participación en el desarrollo de los corredores europeos de mercancías Mediterráneo y Atlántico.	Medio plazo, Largo plazo	Muy alto
S4	Consumidores y usuarios finales	Inclusión social de los consumidores		OS4I1	Oportunidad de consolidar la liberalización ferroviaria para impulsar el crecimiento del número de viajeros, la eficiencia operativa del sistema ferroviario y reforzar la transparencia y competitividad del mercado. Su correcta implementación permitirá posicionar a España como referente europeo en transporte sostenible y competitivo, con beneficios operativos y reputacionales para Adif y Adif AV.	Corto plazo, Medio plazo, Largo plazo	Determinante
G1	Conducta empresarial	Cultura empresarial		OG1C3	Oportunidad de consolidar el liderazgo institucional de Adif y Adif AV en la implementación de la Agenda 2030 y los ODS en el ámbito del transporte público estatal.	Corto plazo, Largo plazo	Muy alto
				OG1C5	Oportunidad de profundizar en la confianza de nuestros grupos de interés con la integración de la directiva CSDR de la Unión Europea en el plan estratégico del Adif y Adif Av (PE2030) incluyendo métricas en sus iniciativas estratégicas de las cuatro categorías de sostenibilidad (transversal, ambiental, social y gobernanza) que ayuden en la toma de decisiones.	Largo plazo	Determinante
I	Innovación Ferroviaria			OI2	Oportunidad de impulsar proyectos de innovación ferroviaria en colaboración con el partenariado europeo	Corto plazo, Medio plazo, Largo plazo	Determinante

	Tópico	Sub-tópico	Sub-sub-tópico	ID	Oportunidad	Horizonte temporal	Imp.
					Europe's Rail Joint Undertaking y en línea con el Plan Estratégico 2030.		
				OI5	Oportunidad de desarrollar y desplegar instalaciones de ensayo y experimentación en las que poder probar los resultados obtenidos en la innovación	Medio plazo	Muy alto
				OI6	Oportunidad de aprovechar el desarrollo tecnológico para incorporar trenes de baterías contribuyendo a la descarbonización del transporte ferroviario y a la reducción de emisiones directas		Muy alto
				OI8	Oportunidad de aprovechar el desarrollo tecnológico para implementar redes eléctricas de tracción más eficientes incorporando nuevas tecnologías digitales (como IA y Gemelo Digital) y de almacenamiento de energía		Muy alto
TE	Transversal Ambiental			OTE4	Oportunidad de ampliar la financiación mediante la obtención de fondos europeos (MRR, FEDER, NextGen, etc) vinculado a requisitos de sostenibilidad.	Corto plazo, Medio plazo, Largo plazo	Determinante
				OTE5	Oportunidad de integrar los criterios ESG en la selección de los activos a financiar: seleccionar activos que cumplan estándares sostenibles.	Medio plazo	Determinante
				OTR3	Oportunidad de mejorar la trazabilidad de los porcentajes de valorización de residuos, lo que posibilitaría y facilitaría la justificación de los requerimientos DNSH.	Corto plazo, Medio plazo, Largo plazo	Muy alto

8.1.1. IROs Climáticos

La información sobre la gestión que realiza Adif para con relación a cada uno de los IROs de carácter climático se reporta en el apartado [2.1 Cambio climático](#).

Transición

Escenario Net Zero

El escenario Net Zero contempla una transición acelerada hacia una economía descarbonizada alineada con los objetivos climáticos europeos, lo que genera oportunidades estratégicas en electrificación, intermodalidad, eficiencia energética y resiliencia de infraestructuras, así como riesgos asociados a la transición regulatoria, tecnológica y financiera.

Oportunidades Net Zero

Sub-tópico	ID	Oportunidad	Horizonte temporal	Imp.
Adaptación CC	OE1A1	Oportunidad de reforzar la resiliencia de la infraestructura ferroviaria frente al cambio climático mediante el diseño, construcción y mantenimiento de activos adaptados a condiciones climáticas extremas, reduciendo riesgos operativos y costes futuros.	Corto plazo (2026)	Muy alto
			Medio plazo (2030)	Muy alto
			Largo plazo (2050)	Muy alto
Mitigación CC	OE1M1	Oportunidad de impulsar el transporte intermodal como eje estratégico de la descarbonización, a través del impulso de las estaciones intermodales y estaciones ubicadas en lugares que interconecten territorios (HUB).	Medio plazo (2030)	Muy alto
			Largo plazo (2050)	Muy alto
	OE1M3	Oportunidad de potenciar el autoabastecimiento energético en estaciones y dependencias mediante la instalación de placas solares y sistemas de gestión inteligente.	Medio plazo (2030)	Muy alto
			Largo plazo (2050)	Muy alto
	OE1M4	Oportunidad de impulsar la electrificación del transporte y la movilidad sostenible mediante la expansión e instalación de puntos de carga eléctrica en estaciones y aparcamientos ferroviarios.	Medio plazo (2030)	Muy alto
			Largo plazo (2050)	Muy alto
	OE1M8	Oportunidad de continuar con la electrificación y expansión de la red ferroviaria como palanca clave para la descarbonización del modelo de transporte.	Corto plazo (2026)	Muy alto
			Medio plazo (2030)	Muy alto
			Largo plazo (2050)	Muy alto
	OE1M9	Oportunidad de impulsar el cambio modal de pasajeros hacia el transporte ferroviario como medida clave de mitigación del cambio climático.	Corto plazo (2026)	Muy alto
			Medio plazo (2030)	Muy alto

Sub-tópico	ID	Oportunidad	Horizonte temporal	Imp.
	OE1M10	Oportunidad de impulsar la cuota modal hacia el transporte ferroviario de mercancías como medida clave para la mitigación del cambio climático.	Largo plazo (2050)	Muy alto
			Corto plazo (2026)	Muy alto
			Medio plazo (2030)	Muy alto
			Largo plazo (2050)	Muy alto
Energía	OE1E1	Oportunidad de reforzar la eficiencia energética, reduciendo los consumos y mejorando la sostenibilidad operativa de la red.	Corto plazo (2026)	Muy alto
			Medio plazo (2030)	Muy alto
			Largo plazo (2050)	Muy alto

Riesgos Net Zero

Sub-tópico	ID	Riesgo 2º nivel	Horizonte temporal	Imp.
Mitigación CC	E1M1	Riesgo de que el Mecanismo de Ajuste de Carbono en Frontera (CBAM) incremente los precios de las licitaciones por la subida de las materias primas (acero y cemento) importadas desde fuera de la Unión Europea.	Corto plazo (2026)	Muy alto
			Medio plazo (2030)	Alto
			Largo plazo (2050)	Alto
	E1M3	Riesgo de activos potencialmente varados por obsolescencia tecnológica de descarbonización.	Medio plazo (2030)	Alto
			Largo plazo (2050)	Muy alto
	E1M4	Riesgo reputacional por falta de compromiso con la descarbonización.	Largo plazo (2050)	Alto
Adaptación CC	E1A13	Riesgo de contar con financiación insuficiente para implementar las medidas necesarias de adaptación al cambio climático y gestionar los impactos derivados de eventos climáticos extremos.	Corto plazo (2026)	Alto
			Medio plazo (2030)	Alto
	E1A14	Riesgo de que las infraestructuras se diseñen y construyan según criterios de adaptación climática que posteriormente resulten insuficientes o queden obsoletos debido a cambios normativos o a la evolución de las condiciones climáticas, lo que obligaría a realizar intervenciones adicionales, ampliaciones o reconstrucciones para garantizar su resiliencia futura.	Corto plazo (2026)	Alto
			Medio plazo (2030)	Alto

Escenario BAU

El escenario BAU considera una evolución sin aceleración significativa de políticas climáticas, lo que incrementa la exposición a riesgos regulatorios, financieros y físicos, al tiempo que mantiene oportunidades asociadas a la mejora de la eficiencia, la electrificación y la resiliencia de infraestructuras.

Oportunidades BAU

Sub-tópico	ID	Oportunidad	Horizonte temporal	Imp.
Adaptación CC	OE1A1	Oportunidad de reforzar la resiliencia de la infraestructura ferroviaria frente al cambio climático mediante el diseño, construcción y mantenimiento de activos adaptados a condiciones climáticas extremas, reduciendo riesgos operativos y costes futuros.	Corto plazo (2026)	Muy alto
			Medio plazo (2030)	Muy alto
			Largo plazo (2050)	Muy alto
Mitigación CC	OE1M1	Oportunidad de impulsar el transporte intermodal como eje estratégico de la descarbonización, a través del impulso de las estaciones intermodales y estaciones ubicadas en lugares que interconecten territorios (HUB).	Medio plazo (2030)	Muy alto
			Largo plazo (2050)	Muy alto
	OE1M3	Oportunidad de potenciar el autoabastecimiento energético en estaciones y dependencias mediante la instalación de placas solares y sistemas de gestión inteligente.	Medio plazo (2030)	Muy alto
			Largo plazo (2050)	Muy alto
	OE1M4	Oportunidad de impulsar la electrificación del transporte y la movilidad sostenible mediante la expansión e instalación de puntos de carga eléctrica en estaciones y aparcamientos ferroviarios.	Medio plazo (2030)	Muy alto
			Largo plazo (2050)	Muy alto
	OE1M8	Oportunidad de continuar con la electrificación y expansión de la red ferroviaria como palanca clave para la descarbonización del modelo de transporte.	Corto plazo (2026)	Muy alto
			Medio plazo (2030)	Muy alto
			Largo plazo (2050)	Muy alto
	OE1M9	Oportunidad de impulsar el cambio modal de pasajeros hacia el transporte ferroviario como medida clave de mitigación del cambio climático.	Corto plazo (2026)	Muy alto
			Medio plazo (2030)	Muy alto
			Largo plazo (2050)	Muy alto
	OE1M10	Oportunidad de impulsar la cuota modal hacia el transporte ferroviario de mercancías como medida clave para la mitigación del cambio climático.	Corto plazo (2026)	Muy alto
			Medio plazo (2030)	Muy alto
			Largo plazo (2050)	Muy alto
Energía	OE1E1	Oportunidad de reforzar la eficiencia energética, reduciendo los consumos y mejorando la sostenibilidad operativa de la red.	Corto plazo (2026)	Muy alto
			Medio plazo (2030)	Muy alto
			Largo plazo (2050)	Muy alto

Riesgos BAU

Sub-tópico	ID	Riesgo 2º nivel	Horizonte temporal	Imp.
Adaptación CC	E1A11	Riesgo de aumento de la demanda y subida de costes de aprovisionamiento de materias primas de construcción y mantenimiento debido al aumento de eventos climáticos extremos.	Medio plazo (2030)	Alto
			Largo plazo (2050)	Muy alto
	E1A13	Riesgo de contar con financiación insuficiente para implementar las medidas necesarias de adaptación al cambio climático y gestionar los impactos derivados de eventos climáticos extremos.	Corto plazo (2026)	Muy alto
			Medio plazo (2030)	Muy alto
			Largo plazo (2050)	Muy alto
	E1A14	Riesgo de que las infraestructuras se diseñen y construyan según criterios de adaptación climática que posteriormente resulten insuficientes o queden obsoletos debido a cambios normativos o a la evolución de las condiciones climáticas, lo que obligaría a realizar intervenciones adicionales, ampliaciones o reconstrucciones para garantizar su resiliencia futura.	Medio plazo (2030)	Alto
			Largo plazo (2050)	Muy alto

Riesgos Físicos

Los riesgos físicos han sido analizados considerando escenarios climáticos RCP 4.5 y RCP 8.5, distinguiendo riesgos agudos y crónicos. El análisis se ha realizado teniendo en cuenta la exposición geográfica de la red ferroviaria y los activos asociados.

Sub-tópico	ID	Riesgo 2º nivel	Escenario	Horizonte temporal	Imp.
Adaptación CC	E1A1	Riesgo de golpe de calor a la fuerza propia de trabajo y personas trabajadoras de la cadena de valor en sus puestos de trabajo.	RCP 4.5	Medio plazo (2041-2070)	Alto
			RCP 8.5	Largo plazo (2071-2100)	Muy alto
	E1A3	Afección al servicio ferroviario por incendio	RCP 4.5	Corto plazo (2026-2040)	Alto
			RCP 8.5	Medio plazo (2041-2070)	Alto
	E1A5	Afección al servicio ferroviario por oleaje.	RCP 4.5	Largo plazo (2071-2100)	Alto
			RCP 8.5	Corto plazo (2026-2040)	Alto
	E1A6	Afección al servicio ferroviario por presencia de nieblas	RCP 4.5	Medio plazo (2041-2070)	Alto
			RCP 8.5	Largo plazo (2071-2100)	Alto
	E1A7	Afección al servicio ferroviario por vientos intensos	RCP 4.5	Corto plazo (2026-2040)	Alto
			RCP 8.5	Medio plazo (2041-2070)	Alto
	E1A8	Arrastre y movimiento del balasto por sobreelevación de lámina de agua por lluvias intensas (erosión del terreno y corrimiento de tierras que afecta al talud que soporta la vía)	RCP 4.5	Largo plazo (2071-2100)	Alto
			RCP 8.5	Corto plazo (2026-2040)	Alto
	E1A9	Asentamiento terraplenes por lluvias intensas (deformación de la vía)	RCP 4.5	Largo plazo (2071-2100)	Muy alto
			RCP 8.5	Corto plazo (2026-2040)	Alto

Sub-tópico	ID	Riesgo 2º nivel	Escenario	Horizonte temporal	Imp.
	E1A10	Erosión del terreno por lluvias intensas (erosión del terreno y corrimiento de tierras que afecta al talud que soporta la vía)	RCP 4.5	Corto plazo (2026-2040)	Muy alto
				Medio plazo (2041-2070)	Muy alto
			RCP 8.5	Largo plazo (2071-2100)	Muy alto
	E1A15	Riesgo de retrasos en el servicio ferroviario ocasionados por incidencias climáticas atribuidos al gestor de infraestructuras	RCP 4.5	Corto plazo (2026-2040)	Alto
				Medio plazo (2041-2070)	Alto
			RCP 8.5	Largo plazo (2071-2100)	Muy alto
	E1A16	Riesgos de colapso de drenajes por lluvias intensas (inundación vía)	RCP 4.5	Corto plazo (2026-2040)	Muy alto
				Medio plazo (2041-2070)	Muy alto
			RCP 8.5	Largo plazo (2071-2100)	Muy alto
	E1A17	Riesgo asociado a los episodios de climatología adversa (DANAS, etc.), con impacto en la ejecución y planificación de inversiones, tanto por afectación directa, como indirecta (derivación de medios, daños al tejido industrial, etc.).	RCP 4.5	Corto plazo (2026-2040)	Alto
				Medio plazo (2041-2070)	Muy alto
			RCP 8.5	Largo plazo (2071-2100)	Muy alto
	E1A19	Riesgo de rechazo al tren debido a la alta tasa de incidencias de origen climático.	RCP 4.5	Medio plazo (2041-2070)	Alto
			RCP 8.5	Largo plazo (2071-2100)	Alto
	E1A20	Afección al servicio ferroviario por descargas eléctricas	RCP 4.5	Corto plazo (2026-2040)	Alto
				Medio plazo (2041-2070)	Alto
			RCP 8.5	Largo plazo (2071-2100)	Muy alto

8.2. Índice de contenidos CSRD-ESRS

8.2.1. Requisitos de divulgación establecidos en las NEIS cubiertos por el estado de sostenibilidad de la empresa (IRO-2)

ESRS		Requerimientos de divulgación			EINF
Tema	Mate.	DR	Nombre	Mater	Pág.
ESRS 2 (Información general)	SI	BP-1	Bases generales para elaboración EINF	SI	99
		BP-2	Información sobre circunstancias específicas	SI	99
		GOV-1	El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión	SI	104
		GOV-2	Información facilitada a los órganos de administración, dirección y supervisión de la empresa y cuestiones de sostenibilidad abordadas por ellos	SI	104
		GOV-3	Integración del rendimiento relacionado con la sostenibilidad en sistemas de incentivos	SI	116
		GOV-4	Declaración sobre la diligencia debida	SI	116
		GOV-5	Gestión de riesgos y controles internos de la divulgación de información sobre sostenibilidad	SI	116
		SBM-1	Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor	SI	117
		SBM-2	Intereses y opiniones de las partes interesadas	SI	150
		SBM-3	Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	SI	157
		IRO-1	Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa	SI	163
		IRO-2	Requisitos de divulgación establecidos en las NEIS cubiertos por el estado de sostenibilidad de la empresa	SI	400
E1 (Cambio Climático)	SI	GOV-3	Integración del rendimiento relacionado con la sostenibilidad en sistemas de incentivos	SI	192
		SBM-3	Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	SI	192
		IRO-1	Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa	SI	196
		E1-1	Plan de transición para la mitigación del cambio climático	SI	197
		E1-2	Políticas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo	SI	198
		E1-3	Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático	SI	199
		E1-4	Metas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo	SI	202
		E1-5	Consumo y combinación energéticos	SI	204
		E1-6	Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones de GEI totales	SI	209
		E1-7	Absorciones de GEI y proyectos de mitigación de GEI financiados mediante créditos de carbono	SI	Reporte previsto para futuros ejercicios

ESRS		Requerimientos de divulgación		EINF	
Tema	Mate.	DR	Nombre	Mater	Pág.
		E1-8	Sistema de fijación del precio interno del carbono	NO	
		E1-9	Efectos financieros previstos de los riesgos físicos y de transición de importancia relativa y oportunidades potenciales relacionadas con el cambio climático	SI	212
E2 (Contaminación)	SI	IRO-1	Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa	SI	212
		E2-1	Políticas relacionadas con la contaminación	SI	212
		E2-2	Actuaciones y recursos relacionados con la contaminación	SI	213
		E2-3	Metas relacionadas con la contaminación	SI	215
		E2-4	Contaminación del aire, del agua y del suelo	SI	216
		E2-5	Sustancias preocupantes y sustancias extremadamente preocupantes	SI	Reporte previsto para futuros ejercicios
		E2-6	Efectos financieros previstos de las incidencias, los riesgos y las oportunidades relacionados con la contaminación	SI	Reporte previsto para futuros ejercicios
E3 (Agua y Recursos Marinos)	SI	IRO-1	Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa	SI	218
		E3-1	Políticas relacionadas con los recursos hídricos y marinos	SI	218
		E3-2	Actuaciones y recursos relacionados con los recursos hídricos y marinos	SI	218
		E3-3	Metas relacionadas con los recursos hídricos y marinos	SI	219
		E3-4	Consumo de agua	SI	219
		E3-5	Efectos financieros previstos de las incidencias, los riesgos y las oportunidades relacionados con los recursos hídricos y marinos	SI	Reporte previsto para futuros ejercicios
E4 (Biodiversidad y ecosistemas)	SI	SBM-3	Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	SI	220
		IRO-1	Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa	SI	220
		E4-1	Plan de transición y examen de la biodiversidad y los ecosistemas en la estrategia y el modelo de negocio	SI	220
		E4-2	Políticas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas	SI	220
		E4-3	Actuaciones y recursos relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas	SI	220
		E4-4	Metas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas	SI	222
		E4-5	Parámetros de incidencia relacionados con los cambios de la biodiversidad y de los ecosistemas	SI	223
		E4-6	Efectos financieros previstos de los riesgos y las oportunidades relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas	SI	Reporte previsto para futuros ejercicios

ESRS		Requerimientos de divulgación		EINF	
Tema	Mate.	DR	Nombre	Mater	Pág.
E5 (Economía Circular)	SI	IRO-1	Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa	SI	224
		E5-1	Políticas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular	SI	224
		E5-2	Actuaciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular	SI	225
		E5-3	Metas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular	SI	231
		E5-4	Entradas de recursos	SI	231
		E5-5	Salidas de recursos	SI	232
		E5-6	Efectos financieros previstos de las incidencias, los riesgos y las oportunidades relacionados con el uso de los recursos y la economía circular	SI	Reporte previsto para futuros ejercicios
S1 (Propia fuerza laboral)	SI	SBM-3	Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	SI	235
		S1-1	Políticas relacionadas con el personal propio	SI	235
		S1-2	Procesos para colaborar con los trabajadores propios y los representantes de los trabajadores en materia de incidencias	SI	243
		S1-3	Procesos para reparar las incidencias negativas y canales para que los trabajadores propios expresen sus inquietudes	SI	243
		S1-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre el personal propio, enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con el personal propio y eficacia de dichas actuaciones	SI	245
		S1-5	Metas relacionadas con la gestión de incidencias negativas de importancia relativa, el impulso de incidencias positivas y la gestión de riesgos y oportunidades de importancia relativa	SI	253
		S1-6	Características de los asalariados de la empresa	SI	255
		S1-7	Características de los trabajadores no asalariados en el personal propio de la empresa	NO	
		S1-8	Cobertura de la negociación colectiva y diálogo social	SI	260
		S1-9	Parámetros de diversidad	SI	260
		S1-10	Salarios adecuados	SI	262
		S1-11	Protección social	SI	263
		S1-12	Personas con discapacidad	SI	263
		S1-13	Parámetros de formación y desarrollo de capacidades	SI	264
		S1-14	Parámetros de salud y seguridad	SI	267
		S1-15	Parámetros de conciliación laboral	SI	270
		S1-16	Parámetros de retribución (brecha salarial y retribución total)	SI	272

ESRS		Requerimientos de divulgación		EINF	
Tema	Mate.	DR	Nombre	Mater	Pág.
		S1-17	Incidentes, reclamaciones e incidencias graves relacionados con los derechos humanos	SI	273
S2 (Plantilla en la cadena de valor)	SI	SBM-3	Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	SI	275
		S2-1	Políticas relacionadas con los trabajadores de la cadena de valor	SI	275
		S2-2	Procesos para colaborar con los trabajadores de la cadena de valor en materia de incidencias	SI	275
		S2-3	Procesos para reparar las incidencias negativas y canales para que los trabajadores de la cadena de valor expresen sus inquietudes	SI	275
		S2-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre los trabajadores de la cadena de valor, enfoques para gestionar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los trabajadores de la cadena de valor y la eficacia de dichas actuaciones	SI	275
		S2-5	Metas relacionadas con la gestión de incidencias negativas de importancia relativa, el impulso de incidencias positivas y la gestión de riesgos y oportunidades de importancia relativa	SI	275
S3 (Colectivos afectados)	SI	SBM-3	Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	SI	278
		S3-1	Políticas relacionadas con los colectivos afectados	SI	278
		S3-2	Procesos para colaborar con los colectivos afectados en materia de incidencias	SI	279
		S3-3	Procesos para reparar las incidencias negativas y canales para que los colectivos afectados expresen sus inquietudes	SI	279
		S3-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre los colectivos afectados, enfoques para gestionar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los colectivos afectados y eficacia de dichas actuaciones	SI	279
		S3-5	Metas relacionadas con la gestión de incidencias negativas de importancia relativa, el impulso de incidencias positivas y la gestión de riesgos y oportunidades de importancia relativa	SI	292
S4 (Consumidores y usuarios finales)	SI	SBM-3	Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	SI	293
		S4-1	Políticas relacionadas con los consumidores y usuarios finales	SI	293

ESRS		Requerimientos de divulgación		EINF	
Tema	Mate.	DR	Nombre	Mater	Pág.
		S4-2	Procesos para colaborar con los consumidores y usuarios finales en materia de incidencias	SI	293
		S4-3	Procesos para reparar las incidencias negativas y canales para que los consumidores y usuarios finales expresen sus inquietudes	SI	293
		S4-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre los consumidores y usuarios finales, enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los consumidores y usuarios finales y la eficacia de dichas actuaciones	SI	295
		S4-5	Metas relacionadas con la gestión de incidencias negativas de importancia relativa, el impulso de incidencias positivas y la gestión de riesgos y oportunidades de importancia relativa	SI	305
G1 (Conducta empresarial)	SI	GOV-1	Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa	SI	309
		G1-1	Cultura corporativa y políticas de cultura corporativa y conducta empresarial	SI	309
		G1-2	Gestión de las relaciones con los proveedores	SI	312
		G1-3	Prevención y detección de la corrupción y el soborno	SI	319
		G1-4	Casos confirmados de corrupción o soborno	SI	321
		G1-5	Influencia política y actividades de los grupos de presión	SI	321
		G1-6	Prácticas de pago	SI	321

8.2.2. Requisitos de divulgación establecidos en las NEIS cubiertos por el estado de sostenibilidad de la empresa (IRO-2) Equivalencia ESRS con otras normativas europeas

ESRS	DR	DP	SFDR	Pilar 3	Reg. Ben ²⁷²	IG 25 Pag
2	GOV-1	21(d)	Porcentaje de miembros de órganos de administración, dirección y supervisión por género y otros aspectos de la diversidad	X	X	109
2	GOV-1	21 (e)	Porcentaje de consejeros independientes		X	109
2	GOV-4	30	Divulgación del mapeo de la información proporcionada en la declaración de sostenibilidad sobre el proceso de debida diligencia	X		116
2	SBM-1	40(d) i	La empresa opera en el sector de combustibles fósiles (carbón, petróleo y gas).	X	X	No material
2	SBM-1	40(d) ii	La empresa opera en la producción de productos químicos.	X	X	No material

²⁷² [Reglamento \(UE\) 2016/1011 de 8 de junio de 2016](#) sobre los índices utilizados como referencia en los instrumentos financieros y en los contratos financieros o para medir la rentabilidad de los fondos de inversión.

ESRS	DR	DP	SFDR	Pilar 3	Reg. Ben ²⁷²	IG 25 Pag
2	SBM-1	40(d) iii	La empresa opera en armas controvertidas. (<i>minas antipersonas, municiones en racimo, armas químicas y armas biológicas</i>)	X	X	No material
2	SBM-1	40(d) iv	La empresa opera en el cultivo y la producción de tabaco.		X	No material
E1	E1-1	14	Divulgación del plan de transición para la mitigación del cambio climático			197
E1	E1-1	16 g	Información sobre si la empresa está o no excluida de los índices de referencia de la UE armonizados con el Acuerdo de París	X	X	197
E1	E1-4	34	Divulgación de los objetivos de reducción de emisiones de GHG	X	X	203-4
E1	E1-5	38	Consumo de combustible de fuentes fósiles desagregado	X		205
E1	E1-5	37	Consumo total de energía relacionado con las operaciones propias	X		205
E1	E1-5	43	Divulgación de la conciliación con la línea correspondiente o las notas en los estados financieros de los ingresos netos provenientes de actividades en sectores de alto impacto climático	X		Próximos ejercicios
E1	E1-6	44	Emisiones brutas de los Alcances 1, 2, 3 y totales de GEI - Emisiones de GEI por alcance [tabla]	X	X	209
E1	E1-6	53-55	Intensidad de emisiones de GEI,(emisiones totales de GEI por ingresos netos)	X	X	209
E1	E1-7	56	Absorciones de GEI y proyectos de mitigación de GEI financiados mediante créditos de carbono			Próximos ejercicios
E1	E1-9	66	Activos en riesgo físico material		X	212
E1	E1-9	66 (a) 66 (b)	Activos en riesgo físico material antes de considerar las acciones de adaptación al cambio climático Porcentaje de activos en riesgo físico material abordados por acciones de adaptación al cambio climático	X		212
E1	E1-9	67 c	Monto total de los activos inmobiliarios clasificados por clases de eficiencia energética	X		212
E1	E1-9	69 a	Ahorros de costos esperados de las acciones desagregadas relacionadas con el cambio climático		X	212
E2	E2-4	28 a	Contaminación del aire, agua y suelo [dimensiones múltiples: a nivel de sitio o por tipo de fuente, por sector o por área geográfica]	X		216
E3	E3-1	9	Agua y recursos marinos	X		
E3	E3-1	13	Divulgación del plazo en el que se adoptarán políticas en áreas con alta escasez de agua	X		Próximos ejercicios
E3	E3-1	14	Se han adoptado políticas o prácticas relacionadas con los océanos y mares sostenibles	X		218
E3	E3-4	28 c	Total de agua reciclada y reutilizada	X		219
E3	E3-4	29	Ratio de intensidad de agua	X		219
E4	IRO-1	16 a i	Divulgación de actividades que afectan negativamente a áreas sensibles de biodiversidad	X		220
E4	IRO-1	16 b	Se han identificado impactos negativos materiales con respecto a la degradación de tierras, desertificación o sellado del suelo	X		221

ESRS	DR	DP	SFDR	Pilar 3	Reg. Ben ²⁷²	IG 25 Pag
E4	IRO-1	16 c	Las propias operaciones afectan a especies amenazadas	X		223
E4	E4-2	23 b	Explicación de si y cómo la política relacionada con la biodiversidad y los ecosistemas se relaciona con los impactos materiales relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas	X		Próximos ejercicios
E4	E4-2	23 c	Explicación de si y cómo la política relacionada con la biodiversidad y los ecosistemas se relaciona con las dependencias materiales y los riesgos y oportunidades físicos y de transición materiales	X		Próximos ejercicios
E4	E4-2	23 d	Explicación de si y cómo la política relacionada con la biodiversidad y los ecosistemas apoya la trazabilidad de productos, componentes y materias primas con impactos significativos actuales o potenciales sobre la biodiversidad y los ecosistemas a lo largo de la cadena de valor	X		Próximos ejercicios
E5	E5-5	37 d	Desechos no reciclados	X		232
E5	E5-5	39	Cantidad total de desechos peligrosos	X		232
S1	SBM-3	14 f	Información sobre el tipo de operaciones con un riesgo significativo de incidentes de trabajo forzoso o trabajo obligatorio	X		No material
S1	SBM-3	14 g	Información sobre países o áreas geográficas con operaciones consideradas en riesgo significativo de incidentes de trabajo infantil	X		No material
S1	S1-1	20	Descripción de los compromisos de políticas de derechos humanos relevantes para la propia fuerza laboral	X		305
S1	S1-1	21	Divulgación de si y cómo las políticas están alineadas con los instrumentos internacionalmente reconocidos relevantes		X	428
S1	S1-1	22	Las políticas abordan explícitamente la trata de personas, el trabajo forzoso o trabajo obligatorio y el trabajo infantil	X		238
S1	S1-1	23	Existe una política o sistema de gestión para la prevención de accidentes laborales	X		238
S1	S1-3	32 c	Existen mecanismos de manejo de quejas o reclamaciones relacionadas con asuntos laborales de los empleados	X		243
S1	S1-14	88 (b) (c)	Número de muertes y accidentes en la propia fuerza laboral como resultado de lesiones relacionadas con el trabajo y enfermedades laborales	X	X	267
S1	S1-14	88 e	Número de días perdidos debido a lesiones relacionadas con el trabajo y muertes por accidentes laborales, enfermedades laborales y muertes por enfermedades relacionadas con los empleados	X		267
S1	S1-16	97 a	Brecha salarial de género	X	X	272
S1	S1-16	97 b	Ratio anual de remuneración total	X		272
S1	S1-17	103 a	Número de incidentes de discriminación	X		273
S1	S1-17	104 a	Número de problemas e incidentes graves de derechos humanos relacionados con la propia fuerza laboral que son casos de no respeto de los Principios Rectores de la ONU y las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales	X	X	273

ESRS	DR	DP	SFDR	Pilar 3	Reg. Ben ²⁷²	IG 25 Pag
S2	SBM-3	11 b	Divulgación de las geografías o productos para los cuales existe un riesgo significativo de trabajo infantil, o de trabajo forzoso u obligatorio, entre los trabajadores en la cadena de valor de la empresa	X		No material
S2	S2-1	17	Descripción de los compromisos de política relevantes en relación con los derechos humanos de los trabajadores de la cadena de valor	X		275
S2	S2-1	18	La empresa tiene un código de conducta para proveedores	X		275
S2	S2-1	19	Divulgación de si y cómo las políticas están alineadas con los instrumentos internacionalmente reconocidos relevantes		X	428
S2	S2-4	36	Divulgación de los recursos asignados a la gestión de impactos materiales	X		Próximos ejercicios
S3	S3-1	16	Descripción de los compromisos de políticas de derechos humanos relevantes para las comunidades afectadas.	X		428
S3	S3-1	17	Divulgación de si y cómo las políticas están alineadas con los instrumentos internacionalmente reconocidos relevantes.	X	X	428
S3	S3-4	36	Divulgación de cuestiones graves de derechos humanos e incidentes relacionados con las comunidades afectadas	X		Próximos ejercicios
S4	S4-1	17	Descripción de si y cómo las políticas están alineadas con instrumentos internacionalmente reconocidos relevantes	X	X	428
S4	S4-4	35	Divulgación de cuestiones graves de derechos humanos e incidentes relacionados con consumidores y/o usuarios finales	X		306
G1	G1-1	10 b	Si existen políticas sobre anticorrupción o soborno consistentes con la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción	X		309
G1	G1-1	10 d	Si existen políticas sobre la protección de los denunciantes	X		309
G1	G1-4	24 a	Condenas por violación de las leyes contra la corrupción y el soborno	X	X	321
G1	G1-4	24 b	Prevención y detección de la corrupción o soborno - Tabla de capacitación en anticorrupción y soborno	X		321

8.2.3. Declaración sobre Diligencia Debida (GOV-4)

			Pilar	
Elementos esenciales de la Diligencia Debida	DR	Página	Personas	Medioambiente
Integración la diligencia debida en la				
a) gobernanza, la estrategia y el modelo de negocio	ESRS 2 GOV-1	104	X	X
	ESRS 2 GOV-2	104	X	X
	ESRS 2 GOV-3	116	X	X
	ESRS 2 SBM-1	117	X	X
	ESRS 2 SBM-3	157	X	X
	ESRS 2 SBM-3-S1	157	X	
	ESRS 2 SBM-3-S3	157	X	
	ESRS 2 SBM-3-S4	157	X	

			Pilar	
Elementos esenciales de la Diligencia Debida	DR	Página	Personas	Medioambiente
b) Colaboración con las partes interesadas afectadas en todas las etapas clave de la diligencia debida	ESRS 2 SBM-2	150	X	X
	ESRS 2 IRO-1	163	X	X
	S1-2	243		X
	S1-3	243		X
	S3-2	279		X
	S3-3	279		X
	S4-2	293		X
	S4-3	293		X
	G1-2	313	X	X
c) Identificación y evaluación de las incidencias adversas	ESRS 2 IRO-1	163	X	X
	ESRS 2 SBM-3	157	X	X
	ESRS 2 IRO-1-E1	196	X	
	ESRS 2 SBM-3-E1	192	X	
	Gestión ambiental	181	X	
	E1-1	197	X	
	E1-2	198	X	
	E2-1	212	X	
	E3-1	213	X	
	E5-1	224	X	
	S1-1	235		X
	S2	275		X
	S3-1	278		X
	S4-1	293		X
d) Adopción de medidas para hacer frente a esas incidencias adversas	E1-3	199	X	
	E2-2	213	X	
	E3-2	218	X	
	E4-3	220	X	
	E5-2	225	X	
	S1-4	245	X	
	S2	275	X	
	S3-4	279	X	
	S4-4	295	X	
	G1-1	309	X	X
	G1-2	312	X	X
	G1-3	319	X	X
e) Seguimiento de la eficacia de estos esfuerzos y comunicación	G1-1	309	X	X
	G1-3	319	X	X
	G1-4	321	X	X
	G1-5	321	X	X

8.3. Contenidos ley 11/2018

Ley 11/2018		Marco de reporting	Estándares ESRS relacionados		
			DR	Denominación	Pág.
MODELO DE NEGOCIO	MODELO DE NEGOCIO	2-1 Detalles organizacionales Actividades, marcas, productos y servicios 2-6 Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales	SBM-1	Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor	121
	ENTORNO EMPRESARIAL	2-7 Empleados 2-8 Trabajadores que no son empleados	SBM-1	Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor	117
	ORGANIZACIÓN Y ESTRUCTURA	2-9 Estructura de gobernanza y composición 2-10 Designación y selección del máximo órgano de gobierno	GOV-1	El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión	107
	MERCADOS EN LOS QUE OPERA		SBM-1	Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor	122
	OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS	2-24 Incorporación de los compromisos y políticas	SBM-1	Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor	133
	FACTORES Y TENDENCIAS QUE PUEDEN AFECTAR A SU FUTURA EVOLUCIÓN	2-16 Comunicación de inquietudes críticas	SBM-1	Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor	143
PRINCIPALES RIESGOS E IMPACTOS IDENTIFICADOS	GESTIÓN DE RIESGOS	2-25 Procesos para remediar los impactos negativos	IRO-1	Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa	163
	ANÁLISIS DE RIESGOS E IMPACTOS RELACIONADOS CON CUESTIONES CLAVE	2-15 Conflictos de interés	SBM-3	Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	157
CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES					
GESTIÓN AMBIENTAL	EFFECTOS ACTUALES Y PREVISIBLES DE LAS ACTIVIDADES DE LA EMPRESA	2-15 Conflictos de interés	SBM-3	Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	157
		2-16 Comunicación de inquietudes críticas	E1.SBM-3	IROs y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	157
	PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN O CERTIFICACIÓN AMBIENTAL	2-27 Cumplimiento de la legislación y las Normativas		Gestión ambiental	181
	RECURSOS DEDICADOS A LA PREVENCIÓN DE RIESGOS AMBIENTALES	2-25 Procesos para remediar los impactos negativos	E1-3	Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático	199
			E2-2	Actuaciones y recursos relacionados con la contaminación	213
			E3-2	Actuaciones y recursos relacionados con los recursos hídricos y marinos	218

Ley 11/2018		Marco de reporting	Estándares ESRS relacionados		
			DR	Denominación	Pág.
	APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE PRECAUCIÓN	2-24 Incorporación de los compromisos y políticas	E4-3	Actuaciones y recursos relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas	220
			E5-2	Actuaciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular	225
			E1-2	Políticas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo	198
			E2-1	Políticas relacionadas con la contaminación	212
			E3-1	Políticas relacionadas con los recursos hídricos y marinos	218
			E4-2	Políticas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas	220
	CANTIDAD DE PROVISIONES Y GARANTÍAS PARA RIESGOS AMBIENTALES	Descripción cualitativa de las provisiones para riesgos ambientales	E5-1	Políticas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular	224
			E1-3	Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático	199
			E2-2	Actuaciones y recursos relacionados con la contaminación	213
			E3-2	Actuaciones y recursos relacionados con los recursos hídricos y marinos	218
			E4-3	Actuaciones y recursos relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas	220
			E5-2	Actuaciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular	225
CONTAMINACIÓN	MEDIDAS PARA PREVENIR, REDUCIR O REPARAR LAS EMISIONES DE CARBONO QUE AFECTAN GRAVEMENTE EL MEDIO AMBIENTE	Descripción cualitativa de las medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono	E1-3	Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático	199
ECONOMÍA CIRCULAR Y PREVENCIÓN DE GESTIÓN DE RESIDUOS	MEDIDAS DE PREVENCIÓN, RECICLAJE, REUTILIZACIÓN, OTRAS FORMAS DE RECUPERACIÓN Y ELIMINACIÓN DE DESECHOS	GRI 306-1 Generación de residuos e impactos significativos relacionados con los residuos GRI 306-2 Gestión de impactos significativos relacionados con los residuos GRI 306-3 Residuos generados GRI 306-4 Residuos no destinados a eliminación GRI 306-5 Residuos destinados a eliminación	E5-2	Actuaciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular	225
	ACCIONES PARA COMBATIR EL DESPERDICIO DE ALIMENTOS	-			

Ley 11/2018		Marco de reporting	Estándares ESRS relacionados		
			DR	Denominación	Pág.
USO SOSTENIBLE DE RECURSOS	CONSUMO DE AGUA Y EL SUMINISTRO DE AGUA DE ACUERDO CON LAS LIMITACIONES LOCALES	GRI 303-5 Consumo de agua	E3-4	Consumo de agua	219
	CONSUMO DE MATERIAS PRIMAS	GRI 301-1 Materiales utilizados por peso y volumen	E5-4	Entradas de recursos	231
	MEDIDAS ADOPTADAS PARA MEJORAR LA EFICIENCIA DEL USO DE MATERIAS PRIMAS	GRI 301-1 Materiales utilizados por peso y volumen	E5-2	Actuaciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular	225
	CONSUMO, DIRECTO E INDIRECTO DE ENERGÍA	GRI 302-1 Consumo energético dentro de la organización GRI 302-3 Intensidad energética	E1-5	Consumo y combinación energéticos	204
	MEDIDAS TOMADAS PARA MEJORAR LA EFICIENCIA ENERGÉTICA	GRI 302-4 Reducción del consumo energético	E1-3	Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático	199
	USO DE ENERGÍAS RENOVABLES	GRI 302-1 Consumo energético dentro de la organización	E1-5	Consumo y combinación energéticos	204
CAMBIO CLIMÁTICO	ELEMENTOS IMPORTANTES DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO GENERADOS COMO RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES DE LA EMPRESA	GRI 305-1 Emisiones directas de gases de efecto invernadero (alcance 1)	E1-6	Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones de GEI totales	209
		GRI 305-2 Emisiones indirectas de gases de efecto invernadero (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	E1-3	Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático	199
METAS DE REDUCCIÓN ESTABLECIDAS VOLUNTARIAMENTE	GRI 305-4 Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero	E1-4	Metas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo	202	
BIODIVERSIDAD	MEDIDAS TOMADAS PARA PRESERVAR O RESTAURAR LA BIODIVERSIDAD	GRI 304-3 Hábitats protegidos o restaurados	E4-3	Actuaciones y recursos relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas	220
	IMPACTOS CAUSADOS POR LAS ACTIVIDADES U OPERACIONES EN ÁREAS PROTEGIDAS	GRI 304-1 Centros de operaciones en propiedad, arrendados o gestionados ubicados dentro de o junto a áreas protegidas o zonas de gran valor para la biodiversidad	E4-5	Parámetros de incidencia relacionados con los cambios de la biodiversidad y de los ecosistemas (E4-5)	223

Ley 11/2018		Marco de reporting	Estándares ESRS relacionados		
			DR	Denominación	Pág.
		fuera de áreas protegidas			
CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL					
EMPLEO	NÚMERO TOTAL Y DISTRIBUCIÓN DE EMPLEADOS POR SEXO, EDAD, PAÍS Y CLASIFICACIÓN PROFESIONAL	2-7 Empleados	S1-6	Características de los asalariados de la empresa	255
	NÚMERO TOTAL Y DISTRIBUCIÓN DE MODALIDADES DE CONTRATO DE TRABAJO	2-7 Empleados	S1-6	Características de los asalariados de la empresa	255
	PROMEDIO ANUAL DE CONTRATOS INDEFINIDOS, DE CONTRATOS TEMPORALES Y DE CONTRATOS A TIEMPO PARCIAL POR SEXO, EDAD Y CLASIFICACIÓN PROFESIONAL	2-7 Empleados	S1-6	Características de los asalariados de la empresa	255
	NÚMERO DE DESPIDOS POR SEXO, EDAD Y CLASIFICACIÓN PROFESIONAL	Descripción cualitativa del número de despidos			
	BRECHA SALARIAL	GRI 405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	S1-16	Parámetros de retribución (brecha salarial y retribución total)	272
	REMUNERACIONES MEDIAS Y SU EVOLUCIÓN DESAGREGADOS POR SEXO, EDAD Y CLASIFICACIÓN PROFESIONAL O IGUAL VALOR	Descripción cuantitativa de las remuneraciones medias de la plantilla por sexo, edad y categoría profesional	S1-16	Parámetros de retribución (brecha salarial y retribución total)	272
	REMUNERACIÓN MEDIA DE LOS CONSEJEROS Y DIRECTIVOS	Descripción cuantitativa de las remuneraciones medias de los consejeros por sexo Descripción cuantitativa de las remuneraciones medias de los directivos por sexo	GOV-1	El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión	108
	POLÍTICAS DE DESCONEXIÓN LABORAL		S1-1	Políticas relacionadas con el personal propio	235
	EMPLEADOS CON DISCAPACIDAD	GRI 405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	S1-12	Personas con discapacidad	263

Ley 11/2018		Marco de reporting	Estándares ESRS relacionados		
			DR	Denominación	Pág.
ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO	ORGANIZACIÓN DEL TIEMPO DE TRABAJO	Descripción cualitativa sobre la organización del tiempo de trabajo	S1-15	Parámetros de conciliación laboral	270
	NÚMERO DE HORAS DE ABSENTISMO	GRI 403-2 Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes y número de muertes por accidente laboral o enfermedad profesional	S1-14	Parámetros de salud y seguridad	267
	MEDIDAS DESTINADAS A FACILITAR EL DISFRUTE DE LA CONCILIACIÓN FAMILIAR	GRI 401-2 Beneficios para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales	S1-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre el personal propio, enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con el personal propio y eficacia de dichas actuaciones	245
		GRI 401-3 Permiso parental	S1-15	Parámetros de conciliación laboral	270
SEGURIDAD Y SALUD	CONDICIONES DE SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO	GRI 403-2 Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes	S1-14	Parámetros de salud y seguridad	245
	ACCIDENTES DE TRABAJO, EN PARTICULAR SU FRECUENCIA Y GRAVEDAD, POR SEXO		S1-14	Parámetros de salud y seguridad	245
RELACIONES SOCIALES	ORGANIZACIÓN DEL DIÁLOGO SOCIAL	GRI 403-1 Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo	S1-2	Procesos para colaborar con los trabajadores propios y los representantes de los trabajadores en materia de incidencias	243
	PORCENTAJE DE EMPLEADOS CUBIERTOS POR CONVENIO COLECTIVO POR PAÍS	2-26 Mecanismos para solicitar asesoramiento y plantear inquietudes	S1-8	Cobertura de la negociación colectiva y diálogo social	260
	BALANCE DE CONVENIOS COLECTIVOS EN LA SALUD Y LA SEGURIDAD EN EL TRABAJO	2-30 Convenios de negociación colectiva	S1-2	Procesos para colaborar con los trabajadores propios y los representantes de los trabajadores en materia de incidencias	243
	MECANISMOS Y PROCEDIMIENTOS CON LOS QUE CUENTA LA EMPRESA PARA PROMOVER LA IMPLICACIÓN DE LOS TRABAJADORES EN LA GESTIÓN DE LA COMPAÑÍA, EN TÉRMINOS DE INFORMACIÓN.		S1-2	Procesos para colaborar con los trabajadores propios y los representantes de los trabajadores en materia de incidencias	243

Ley 11/2018		Marco de reporting	Estándares ESRS relacionados		
			DR	Denominación	Pág.
	CONSULTA Y PARTICIPACIÓN				
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	S1-1	Políticas relacionadas con el personal propio	235
	CANTIDAD TOTAL DE HORAS DE FORMACIÓN POR CATEGORÍAS PROFESIONALES	GRI 404-1 Media de horas de formación al año por empleado	S1-13	Parámetros de formación y desarrollo de capacidades	264
IGUALDAD	MEDIDAS ADOPTADAS PARA PROMOVER EL EMPLEO, PROTOCOLOS CONTRA EL ACOSO SEXUAL Y POR RAZÓN DE SEXO	GRI 405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	S1-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre el personal propio, enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con el personal propio y eficacia de dichas actuaciones	245
	PLANES DE IGUALDAD	GRI 405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	S1-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre el personal propio, enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con el personal propio y eficacia de dichas actuaciones	245
	LA INTEGRACIÓN Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	GRI 405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	S1-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre el personal propio, enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con el personal propio y eficacia de dichas actuaciones	245
	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	S1-1	Políticas relacionadas con el personal propio	235
DERECHOS HUMANOS					
	PROCEDIMIENTOS DE DILIGENCIA DEBIDA EN MATERIA DE DERECHOS HUMANOS	2-27 Cumplimiento de la legislación y las normativas	S1-17	Incidentes, reclamaciones e incidencias graves relacionados con los derechos humanos	273
			S3-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre los colectivos afectados, enfoques para gestionar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los colectivos afectados y eficacia de dichas actuaciones (S3-4)	305

Ley 11/2018		Marco de reporting	Estándares ESRS relacionados		
			DR	Denominación	Pág.
	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	G1-3	Prevención y detección de la corrupción y el soborno	305
			S1-2	Procesos para colaborar con los trabajadores propios y los representantes de los trabajadores en materia de incidencias	305
			S1-17	Incidentes, reclamaciones e incidencias graves relacionados con los derechos humanos	305
			S3-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre los colectivos afectados, enfoques para gestionar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los colectivos afectados y eficacia de dichas actuaciones (S3-4)	305
			G1-3	Prevención y detección de la corrupción y el soborno	305
	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	S1-17	Incidentes, reclamaciones e incidencias graves relacionados con los derechos humanos	273
PROMOCIÓN Y CUMPLIMIENTO DE CONVENIOS OIT RELACIONADOS CON LA LIBERTAD DE ASOCIACIÓN Y LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA, LA ELIMINACIÓN DE LA DISCRIMINACIÓN EN EL EMPLEO Y LA OCUPACIÓN, LA ELIMINACIÓN DEL TRABAJO FORZOSO U OBLIGATORIO, LA ABOLICIÓN EFECTIVA DEL TRABAJO INFANTIL	GRI 407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	Tax	Taxonomía Ambiental (Salvaguardas mínimas sociales)	428	
CORRUPCIÓN Y SOBORNO					
	MEDIDAS ADOPTADAS PARA PREVENIR LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO	2-25 Procesos para remediar los impactos negativos	G1-3	Prevención y detección de la corrupción y el soborno	319
	MEDIDAS PARA LUCHAR CONTRA EL BLANQUEO DE CAPITALES	Descripción cualitativa de las medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	G1-3	Prevención y detección de la corrupción y el soborno	319
	APORTACIONES A FUNDACIONES Y ENTIDADES SIN ÁNIMO DE LUCRO	GRI 201-1 Valor económico directo, generado y distribuido	S3-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre los colectivos afectados, enfoques para gestionar	280

Ley 11/2018		Marco de reporting	Estándares ESRS relacionados		
			DR	Denominación	Pág.
				los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los colectivos afectados y eficacia de dichas actuaciones (S3-4)	
SOCIEDAD					
COMPROMISOS DE LA EMPRESA CON EL DESARROLLO SOSTENIBLE	IMPACTO DE LA ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD EN EL EMPLEO Y EL DESARROLLO LOCAL	GRI 413-1 Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	S3.SB M-3	ROs y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	279
	IMPACTO DE LA ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD EN LAS POBLACIONES LOCALES Y EN EL TERRITORIO	2-28 Afiliación a asociaciones	S3.SB M-3	ROs y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	279
	RELACIONES MANTENIDAS CON LOS ACTORES DE LAS COMUNIDADES LOCALES Y LAS MODALIDADES DEL DIÁLOGO CON ESTOS	2-29 Enfoque para la participación de los grupos de interés	S3-2	Procesos para colaborar con los colectivos afectados en materia de incidencias	279
	ACCIONES DE ASOCIACIÓN O PATROCINIO	2-28 Afiliación a asociaciones	S3-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre los colectivos afectados, enfoques para gestionar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los colectivos afectados y eficacia de dichas actuaciones (S3-4)	279
SUBCONTRATACIÓN Y PROVEEDORES	INCLUSIÓN EN LA POLÍTICA DE COMPRAS DE CUESTIONES SOCIALES, DE IGUALDAD DE GÉNERO Y AMBIENTALES	2-6 Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales	G1-2	Gestión de las relaciones con los proveedores	312
	CONSIDERACIÓN EN LAS RELACIONES CON PROVEEDORES Y SUBCONTRATISTAS DE SU RESPONSABILIDAD SOCIAL Y AMBIENTAL	2-6 Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales	G1-2	Gestión de las relaciones con los proveedores	312
	SISTEMAS DE SUPERVISIÓN Y AUDITORIAS Y RESULTADOS DE LAS MISMAS	2-25 Procesos para remediar los impactos negativos 2-27 Cumplimiento de la legislación y las normativas	G1-2	Gestión de las relaciones con los proveedores	312

Ley 11/2018		Marco de reporting	Estándares ESRS relacionados		
			DR	Denominación	Pág.
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	S4-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre los consumidores y usuarios finales, enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los consumidores y usuarios finales y la eficacia de dichas actuaciones	295
	SISTEMAS DE RECLAMACIÓN	Descripción cualitativa de los sistemas de reclamación	S4-3	Procesos para reparar las incidencias negativas y canales para que los consumidores y usuarios finales expresen sus inquietudes	293
	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	S4-3	Procesos para reparar las incidencias negativas y canales para que los consumidores y usuarios finales expresen sus inquietudes	293
INFORMACIÓN FISCAL	BENEFICIOS OBTENIDOS PAÍS POR PAÍS	GRI 201-1 Valor económico directo, generado y distribuido		Orientación a resultados	57
	IMPUESTOS SOBRE BENEFICIOS PAGADOS	Descripción cuantitativa del resultado antes y después de impuestos		Orientación a resultados	57
	SUBVENCIONES PÚBLICAS RECIBIDAS	GRI 201-4 Asistencia financiera recibida del gobierno		Orientación a resultados	57

8.4. Metodología Taxonomía Ambiental

Metodología análisis de alineamiento

Para evaluar el porcentaje de alineamiento de la actividad 6.14 se ha realizado un proceso de evaluación, donde se incorporan variables cualitativas y cuantitativas para justificar y argumentar que las actividades elegidas cumplen con los requisitos de alineamiento expuestos en el Reglamento 2021/2139 y su posterior modificación en el RD 2023/2485.

Se ha verificado la contribución sustancial a al menos uno de los 6 objetivos medioambientales, en este caso **mitigación al cambio climático**, no causando un perjuicio significativo (DNSH) al resto de objetivos medioambientales y cumpliendo las salvaguardas mínimas.

La herramienta tiene como objetivo llevar a cabo un análisis detallado de los criterios de alineamiento de la Taxonomía Ambiental, en concreto, los Criterios de Contribución Sustancial y DNSH, a una escala granular. Para lograr esto, se realiza un análisis a dos niveles: activo y proyecto, basándose en el modelo de negocio de Adif.

En ambos niveles, el enfoque se centra en los ejes ferroviarios en explotación y en construcción como punto de convergencia. En este contexto, los porcentajes de alineamiento de los KPI (*Key Performance Indicators*) financieros se calculan mediante el siguiente enfoque:

- **VNN & OpEx:** dependiendo del criterio de alineamiento evaluado el porcentaje se calcula a partir de:
 - Kilometraje total de los ejes y tramos en explotación.
 - Desglose de **ingresos por cánones de estructuras ferroviarias** para cada eje con titularidad de Adif.
- **CapEx:** valor de las inversiones (sin IVA) asociadas a cada eje en explotación o construcción. Para ello, se utiliza el desglose de inversiones a partir de las partidas de SAP de **Seguimiento de la Ejecución Presupuestaria**.

Con esta premisa, se emplea un enfoque específico para cada uno de los criterios de contribución sustancial y DNSH a partir de los requerimientos de cumplimiento y la información disponible en la Entidad.

En esta línea, se ha recopilado la información no financiera desglosada por los principales ejes de Adif, recogiendo los siguientes aspectos clave:

- **Criterios de Contribución Sustancial a la mitigación:** se han evaluado los tramos y ejes que, o bien están electrificados, o bien tienen una previsión de electrificación en un plazo inferior a 10 años, o bien no forman parte de la Red RTE-T²⁷³ hasta 2030.
- **DNSH2-Adaptación al CC:** tramos y ejes cubiertos por estudios de vulnerabilidad de la afección de la infraestructura a los efectos del cambio climático en base a la NAG 4000.
- **DNSH3-Agua y Recursos Marinos:** proyectos asociados a cada eje en explotación y/o construcción que cuentan con Evaluaciones de Impacto Ambiental, EIA y, por tanto, tienen asignado un Director Ambiental de Obra, DAO. Así como promociones/construcciones bajo dirección o Vigilante Ambiental de Obra, VAO. Igualmente, se han considerado las medidas de protección a los recursos hídricos.
- **DNSH4-Economía Circular:** estudios y controles exhaustivos de la generación y valorización de residuos de obra y construcción en las obras que cuentan con un seguimiento ambiental realizado por un Director Ambiental de Obra o un Vigilante Ambiental de Obra.
- **DNSH5-Contaminación:** estudios de ruidos asociados a la infraestructura ferroviaria en explotación. En concreto, los Mapas de Ruido Estratégico, MER²⁷⁴, y los Planes de Acción de Ruido, PAR. Igualmente, se han contemplado las incidencias ligadas al uso de herbicidas y productos fitosanitarios y contaminación de suelos.
- **DNSH6-Biodiversidad y Ecosistemas:** estudios de EIA y proyectos que cuentan con un seguimiento ambiental donde se contemplan las cuestiones de biodiversidad y ecosistemas asociados a las infraestructuras, así como promociones/construcciones bajo dirección o Vigilante Ambiental de Obra. Medidas de protección a la biodiversidad.
- **Incidencias ambientales:** listado de incidencias y no conformidades ambientales según gravedad, tipología de DNSH y tramo en el que se producen.

²⁷³ **Red RTE-T:** Redes Transeuropeas de Transporte.

²⁷⁴ **Mapas Estratégico de Ruido:** tal y como establece la Ley y Real Decreto 1513/2005, Adif debe completar la elaboración de Mapas Estratégicos de Ruido (MER) y los Planes de Acción con el Ruido (PAR) de los grandes ejes ferroviarios, es decir, aquellos que superen los 30.000 trenes/año.

Este enfoque se traduce, desde un punto de vista analítico, mediante un conjunto de indicadores de desempeño (KPI) a nivel eje ferroviario que determinan el porcentaje de cumplimiento de los criterios de alineamiento de la taxonomía. Específicamente, se evalúa la contribución sustancial al objetivo de mitigación del cambio climático y el no perjuicio al resto de objetivos, medido a través de los DNSH. La evaluación de las Garantías Mínimas Sociales sigue un proceso cualitativo a nivel entidad.

Se ha de remarcar la fortaleza de este enfoque metodológico, ya que se trata de un análisis robusto y exhaustivo de la red y basado en evidencias cuantitativas y técnicas de los criterios DNSH que se han recogido en los indicadores de desempeño (KPI), y no se trata de sólo un análisis cualitativo de cumplimiento normativo.

Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático

Se considera que una actividad económica contribuye de forma sustancial a mitigar el cambio climático cuando contribuye a estabilizar las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera en un nivel que impide interferencias antropogénicas peligrosas con el sistema climático, en consonancia con el objetivo a largo plazo referente a la temperatura ambiental del Acuerdo de París.

Todos los ejes en explotación y/o construcción que cumplan con uno de los **criterios taxonómicos i), ii) o iii)** de la contribución sustancial a la mitigación del cambio climático de la **actividad 6.14 Infraestructura para el transporte ferroviario**, cumplen con este requerimiento, que expone:

1. a) *“la infraestructura (tal como se define en el anexo II.2 de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁷⁵) es:*
 - i. *bien infraestructura electrificada en tierra y subsistemas asociados: infraestructura, energía, control-mando y señalización a bordo y subsistemas de control-mando y señalización en tierra, tal como se definen en el anexo II.2 de la Directiva (UE) 2016/797.*
 - ii. *bien infraestructura en tierra y subsistemas asociados nuevos y existentes, cuando hay un plan para la electrificación de las líneas ferroviarias y, en la medida en que sea necesario para el funcionamiento de los trenes eléctricos, los apartaderos, o en caso de que la infraestructura vaya a ser apta para el uso de trenes de cero emisiones de escape de CO₂ en un plazo de diez años desde el comienzo de la actividad: infraestructura, energía, control-mando y señalización a bordo y subsistemas de control-mando y señalización en tierra, tal como se definen en el anexo II.2 de la Directiva (UE) 2016/797.*
 - iii. *bien, hasta 2030, infraestructura en tierra y subsistemas asociados existentes que no forman parte de la red RTE-T y sus ampliaciones indicativas a terceros países, ni de ninguna red de grandes líneas ferroviarias definida a nivel nacional, supranacional o internacional: infraestructura, energía, control-mando y*

²⁷⁵ Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44)

señalización a bordo y subsistemas de control-mando y señalización en tierra, tal como se definen en el anexo II.2 de la Directiva (UE) 2016/797;

- b) la infraestructura y las instalaciones se destinan al transbordo de mercancías entre los modos: infraestructura de la terminal y superestructuras para la carga, la descarga y el transbordo de mercancías;*
- c) la infraestructura y las instalaciones se destinan al transbordo de pasajeros desde el ferrocarril al ferrocarril o desde otros modos al ferrocarril;*
- d) las herramientas digitales permiten un aumento de la eficiencia, la capacidad o el ahorro energético.*

2. La infraestructura no se destina al transporte ni el almacenamiento de combustibles fósiles.

Estas actuaciones están encaminadas a la reducción de gases de efecto invernadero causantes del cambio climático, promueven el cambio modal al ferrocarril y potencian el transporte colectivo de propulsión eléctrica frente a la utilización del transporte privado mayoritariamente de combustibles fósiles.

Para las actuaciones desarrolladas en **líneas ferroviarias electrificadas**, ni el Reglamento (UE) 2020/852 ni el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España (PRTR) exigen realizar una evaluación sustantiva de este objetivo. Por tanto, dado que las actuaciones proyectadas pueden acogerse al campo de intervención 64 (Ferrocarriles de nueva construcción o mejorados: red básica de la RTE-T) del anexo del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia²⁷⁶ (MRR) con un **coeficiente de cambio climático del 100%**, y que el objetivo de la medida y la naturaleza del campo de intervención a los que pertenecen **apoyan directamente los objetivos de mitigación y adaptación al cambio climático**, no es necesario realizar una evaluación sustantiva para esos dos objetivos (conforme a lo indicado en las fichas de las Componentes 1²⁷⁷ y 6²⁷⁸ del PRTR).

Para conseguir la alineación taxonómica de la mitigación del cambio climático, se expondrá la justificación del cumplimiento de los criterios técnicos del principio de no causar un perjuicio significativo (DNSH - "Do not significant harm") del resto de los objetivos:

1. Adaptación al cambio climático.
2. Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos.
3. Transición hacia una economía circular.
4. Prevención y control de la contaminación.
5. Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas.

Para la justificación del cumplimiento de los DNSH y de cara a asegurar el cumplimiento de los diferentes criterios se ha realizado una evaluación a escala granular, comprobando para cada eje en explotación y construcción si se cuentan con los procedimientos y se cumplen

²⁷⁶ REGLAMENTO (UE) 2021/241 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 12 de febrero de 2021 por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

²⁷⁷ Componente 1 (PRTR): Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos.

²⁷⁸ Componente 6 (PRTR): Movilidad sostenible, segura y conectada.

con los requerimientos planteados en el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 y su posterior actualización en el RD (UE) 2023/2485.

A diferencia del ejercicio previo, **se ha aumentado el alcance del análisis**, considerando como alineados los ingresos, gastos operativos y proyectos asociados a ejes en explotación y construcción en los que se ha realizado un seguimiento ambiental y se cumplen los criterios concretos recogidos en cada DNSH.

A continuación, se detalla en profundidad y a nivel cualitativo los procedimientos que justifican el cumplimiento del DNSH de cada uno de los objetivos de medio ambiente.

Adaptación al cambio climático

Se cumple con los requisitos técnicos del DNSH de la adaptación al cambio climático gracias a la elaboración de los **Estudios globales de Adaptación a los efectos del cambio climático** en todos aquellos proyectos de infraestructuras ferroviarias de Adif con financiación MRR. Estos estudios se han realizado atendiendo a la implementación de la **Metodología desarrollada por Adif para analizar el riesgo y la adaptación a los efectos del Cambio Climático** en proyectos (Norma interna NAG 4-0-0-0.0). En la metodología para la evaluación del riesgo se tiene en cuenta los siguientes aspectos:

- Identificación de las **amenazas potenciales principales** atribuibles a la variabilidad y cambio climático, atendiendo a los **impactos potenciales** sobre los componentes de la infraestructura ferroviaria y sobre el servicio ferroviario.
- Análisis de las **proyecciones de cambio climático** a utilizar, el origen de los datos, variables y escenarios, así como la descarga y tratamiento de los datos del Visor de Escenarios de cambio climático de la Plataforma Adapteca²⁷⁹.
- **Categorización del riesgo climático** de la integridad de la infraestructura ferroviaria y del servicio ferroviario. Se analiza la **severidad de la afectación** y la **probabilidad** de cada uno, indicando el nivel de riesgo obtenido diferenciando entre riesgo actual, a 30 años y a 80 años vista.

Como resultado, se elaborará un **Informe de evaluación del riesgo** en el que se refleje la relación de impactos asociados a eventos climáticos, las proyecciones de cambio climático considerados para la evaluación y los resultados obtenidos al término de esta.

En el caso que se encuentren riesgos calificados como inadmisibles, se deberá realizar un **Plan de adaptación** que recoja las medidas seleccionadas para reducir los efectos de ese riesgo.

Este análisis sirve para prevenir los impactos, siempre que sea posible, o conseguir la adaptación cuando la situación sea irreversible, identificando y proponiendo la implementación en el tiempo de las medidas necesarias para minimizar sus efectos.

Adif se ha marcado el objetivo de realizar **Estudios globales de Adaptación a los efectos adversos de cambio climático en toda la red ferroviaria para 2030**, en línea con el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) y la Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética.

²⁷⁹ Escenario de emisiones intermedias (RCP4.5) del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático.

El cumplimiento del DNSH en los **contratos de ejecución de obras** de la adaptación al cambio climático, se justificará con la finalización de las obras a través del hito físico de la recepción de las mismas.

Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos

El cumplimiento del DNSH del uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos, se confirma con la realización de las siguientes actuaciones:

- Cuando proceda, la realización de una **evaluación de impacto ambiental**, incluyendo una evaluación del impacto en el estado del agua, y aplicación de las medidas de mitigación necesarias para la protección del medio hídrico.
- Identificación y análisis de los **riesgos de degradación ambiental de la calidad de las aguas y prevención del estrés hídrico** de conformidad con la Directiva 2000/60/CE (Directiva marco del agua), Directiva 2008/56/CE (Directiva marco sobre la estrategia marina) y Directiva 2006/118/CE relativa a la protección de las aguas subterráneas contra la contaminación y el deterioro, así como con los planes hidrológicos de cuenca. Para ello, se podrá hacer referencia al análisis del medio hidrológico e hidrogeológico realizado en el proyecto (y, en su caso, a los estudios específicos complementarios) y, en su caso, al análisis de los efectos generados por la actuación (bien al realizado en el propio proyecto o al realizado durante la evaluación de impacto ambiental).
- En el caso de actuaciones en el medio marino y costero, **no impedir ni comprometer de forma permanente la consecución de un buen estado medioambiental**, tal como se define en la Directiva Marco sobre la Estrategia Marina, a nivel de la región o subregión marina de que se trate o en las aguas marinas de otros Estados.
- No tener un impacto significativo sobre: i) las **masas de agua afectadas** o ii) **hábitats y especies protegidos** que dependen directamente del agua. Para ello, se podrá hacer referencia al análisis del medio hidrológico e hidrogeológico realizado en el proyecto (y, en su caso, a los estudios específicos complementarios) y, en su caso, al análisis de los efectos generados por la actuación (bien al realizado en el propio proyecto o al realizado durante la evaluación de impacto ambiental).
- Definición de las correspondientes **medidas preventivas y correctoras para la protección de la calidad de las aguas y del sistema hidrológico**, conforme a lo establecido en la NAG 3-0-1.0 de Adif. Incluyendo, según sea necesario: ubicación de las zonas de ocupación, impermeabilización de las zonas de maquinaria, prevención y control de vertidos, diseño de las obras de paso sobre cauces, etc.
- Respetar la **jerarquía de mitigación** y otros requisitos pertinentes en virtud de la Directiva de aves silvestres y la Directiva de conservación de los hábitats naturales y de flora y fauna silvestres.
- Identificación y gestión correcta de los **riesgos asociados** y la **demanda hídrica** en cada nivel de actuación. Se asegurará que los planes de gestión para el uso y la conservación de los recursos hídricos desarrollados con otras partes interesadas se han implementado.

Transición hacia una economía circular

La justificación del DNSH que se realiza en las Memorias de los proyectos, también evalúa el objetivo de la transición hacia una economía circular analizando los siguientes aspectos:

- Cuando proceda, la realización de una **evaluación de impacto ambiental** incluyendo una evaluación del impacto generado por la utilización de recursos naturales y la generación de residuos; así como definición e implantación de las medidas preventivas y correctoras necesarias.
- Justificación del objetivo europeo de garantizar que al **menos el 70% (en peso) de los residuos de construcción y demolición no peligrosos** (excluyendo el material natural mencionado en la categoría 17 05 04 en la lista europea de residuos) generados está **preparado para su reutilización, reciclaje y recuperación de otros materiales**, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales, de acuerdo con la jerarquía de residuos y el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición de la UE. En este sentido, Adif se ha adaptado internamente a la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminantes para una economía circular, que en su artículo 26 indica que:
 - *1) Con objeto de cumplir los objetivos de la ley y de contribuir hacia una economía circular europea con un alto nivel de eficiencia de los recursos, las autoridades competentes deberán adoptar las medidas necesarias, a través de los planes y programas de gestión de residuos, para garantizar que se logran los siguientes objetivos:*
 - *b) La cantidad de residuos no peligrosos de construcción y demolición destinados a la preparación para la reutilización, el reciclado y otra valorización de materiales, incluidas las operaciones de relleno, con exclusión de los materiales en estado natural definidos en la categoría 17 05 04 de la lista de residuos, deberá alcanzar como mínimo el 70% en peso de los producidos.*
- En los proyectos de electrificación, cumplimiento de las directrices marcadas por la Directiva 2012/19/UE sobre **residuos de aparatos eléctricos y electrónicos** (RAEE) desde el diseño de los transformadores y otros posibles aparatos eléctricos o electrónicos hasta el final de su vida útil.
- Teniendo en cuenta los impactos relacionados con el consumo de recursos y generación de residuos que producen los proyectos de plataforma, adopción de medidas que agilizan la transición a una economía circular, apoyándose fundamentalmente en **el principio de jerarquía de los residuos**, dando prioridad a la prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y por último eliminación, siempre que sea posible desde el punto de vista medioambiental; conforme a lo establecido en el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE, y teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para una gestión eficiente de los residuos.
- Definición en el proyecto de aquellas **medidas preventivas y correctoras necesarias para reducir el consumo de recursos y la generación de residuos**, conforme a lo establecido al respecto en la NAG 3-0-1.0 de Adif.

- En lo relativo a la **gestión de residuos de construcción y demolición** (RCDs), aplicación de las disposiciones establecidas en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, sobre producción y gestión de RCDs desde el propio diseño de las actuaciones, de forma que los proyectos contemplen un estudio de gestión de RCDs que incluya los objetivos a cumplir en esta materia por parte de los adjudicatarios de las obras.
- Para el resto de las tipologías de residuos, aplicación de lo dispuesto en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de **residuos y suelos contaminados** para una economía circular, en especial a lo concerniente a los residuos peligrosos, así como lo previsto en la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental, para aquellos materiales no contaminados procedentes de excavaciones que no tengan la consideración de RCD.
- Aplicación de los procedimientos específicos de Adif relativos para el tratamiento de **material ferroviario procedente de desinstalaciones y desmontajes**. Al respecto del material ferroviario procedente de desinstalaciones y desmontajes, y su gestión posterior para reutilización (como material de segundo uso o enajenable) o su gestión como residuo (en el caso de que no pueda ser destinado a reutilización), en el proyecto se deberá:
 - a) Identificar y estimar los materiales susceptibles de destinarse a reutilización (ya sea para segundo uso o enajenación -incluyendo su lugar de almacenaje o acopio-), conforme a los criterios establecidos por la Dirección Técnica / Dirección de Mantenimiento de la D.G. de Conservación y Mantenimiento de Adif.
 - b) Consecuencia de lo anterior, el proyecto deberá incorporar las partidas presupuestarias necesarias para el transporte, el acopio y la adecuada gestión de los materiales destinados a reutilización (segundo uso o enajenación).
 - c) El resto de los materiales desinstalados y desmontados que no sean destinados a reutilización tendrán necesariamente la consideración de residuo en el proyecto.
 - d) En el estudio de gestión de residuos del proyecto deberá quedar claramente explicitado todo lo anterior (material procedente de desinstalaciones y desmontajes destinado a reutilización por atender a los criterios marcados para ello; aquel que, al no cumplir dichos criterios, deberá tratarse como residuo), y deberá incorporar la adecuada y completa gestión de todos los residuos así identificados.
- Aplicación de las medidas **del I Plan Nacional de Acción en Economía Circular 2021-2023**: 1. Gestión eficaz de los excedentes de tierras para favorecer la recuperación ambiental de entornos degradados o su reutilización en otros proyectos deficitarios. 2. Incremento de la reutilización de la tierra vegetal en las obras para su aprovechamiento en labores de restauración e integración paisajística. 3. Fomento del uso de materiales y técnicas de gestión sostenible en los proyectos.
- Igualmente, en 2025, se participó en el proceso de elaboración del II Plan de Acción de Economía Circular 2024-2026. En donde, Adif y Adif AV están colaborando con la

propuesta de actualización de cuatro medidas incluidas en el I Plan de Acción y la contribución de cuatro nuevas iniciativas.

- Garantizar la **recogida separada eficaz y eficiente de los residuos en origen**, así como que las fracciones separadas en origen se preparen para su reutilización o reciclaje. Para ello, podrá hacerse referencia a las medidas incluidas en el proyecto y destinadas a la recogida, separación, almacenamiento y entrega a gestor de los residuos generados, conforme a lo establecido en la NAG 3-0-1.0 de Adif.
- Cumplimiento lo exigido por la **Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular**, que en su artículo 30 indica: *"1. A partir del 1 de julio de 2022, los residuos de la construcción y demolición no peligrosos deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Asimismo, se clasificarán aquellos elementos susceptibles de ser reutilizados tales como tejas, sanitarios o elementos estructurales. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos y sin perjuicio del resto de residuos que ya tienen establecida una recogida separada obligatoria. 2. La demolición se llevará a cabo preferiblemente de forma selectiva, y con carácter obligatorio a partir del 1 de enero de 2024, garantizando la retirada de, al menos, las fracciones de materiales indicadas en el apartado anterior, previo estudio que identifique las cantidades que se prevé generar de cada fracción, cuando no exista obligación de disponer de un estudio de gestión de residuos y prevea el tratamiento de estos según la jerarquía establecida en el artículo 8".*
- En la construcción de nuevas estaciones y en rehabilitaciones de estaciones existentes se tendrán en consideración las directrices recogidas en la Directiva (UE) 2018/844 relativa a la **eficacia energética de los edificios** de cara a que sean edificios de consumo de energía casi nulo.
- Los diseños de edificios y las técnicas de construcción apoyarán la circularidad y, en particular, demostrarán, con referencia a la **norma ISO 20887** u otras normas análogas, un diseño eficiente en el uso de recursos, adaptable, flexible y desmontable para permitir la reutilización y reciclaje utilizando los sistemas de clasificación disponibles para residuos de construcción y demolición.
- Adif ha elaborado una **Guía sobre el control documental de la gestión de residuos en obra** con el siguiente objeto:
 - a) Ofrecer asesoramiento específico relativo al control documental de la gestión de residuos en obras, conforme marca la diversa legislación vigente y dirigida a los responsables de la gestión de los residuos producidos en el ámbito de las obras, siendo en este caso las contratas adjudicatarias.
 - b) Informar e implicar a las Direcciones de Obra en el proceso de control de la gestión de residuos de las obras.
 - c) Crear un control documental para aquellas obras sujetas al Fondo MRR de la Unión Europea, para acreditar el cumplimiento de los objetivos establecidos en materia de gestión de residuos de construcción y demolición.

Asimismo, Adif está desarrollando las bases de un **nuevo Modelo de gestión de residuos**, en el que se encuentran:

- **Procedimiento Específico de Gestión de Residuos Históricos**²⁸⁰ para la gestión de aquellos residuos peligrosos y no peligrosos (entre los que se encuentra los residuos de construcción y demolición) generados antes de julio de 2020.
- **Contrato para la gestión de residuos históricos.**
- **Contrato para la gestión de residuos de proyectos y obras de inversión finalizadas** entre julio de 2020 y julio de 2022.
- **Contrato para la gestión de residuos de mantenimiento y explotación** generados desde julio de 2020. Aprobado en febrero de 2023.

El cumplimiento del DNSH en los **contratos de ejecución de obras** de la transición hacia una economía circular, se justificará con la finalización de las obras a través del hito físico de la recepción de las mismas.

Prevención y control de la contaminación

De la misma manera que ocurre con el objetivo de mitigación del cambio climático, no se espera que los proyectos generen un aumento significativo de las emisiones de contaminantes atmosféricos, ya que es una medida encaminada a la reducción de las mismas derivadas de un cambio modal de transporte de bajas emisiones. Asimismo, se debe tener en cuenta las emisiones (no significativas proporcionalmente) generadas durante el montaje y construcción de la terminal llevándose a cabo de acuerdo con la normativa ambiental vigente, en especial la relativa a la gestión del residuo y a la afección a los cursos de agua/reservas/acuíferos.

Para la justificación del DNSH de la prevención y control de la contaminación, se incluye en las Memorias de los proyectos los siguientes aspectos:

- Cuando proceda, realización de una **evaluación de impacto ambiental**, incluyendo una evaluación del impacto generado por la emisión de contaminantes a la atmósfera, el agua o el suelo; así como definición e implantación de las medidas preventivas y correctoras necesarias.
- Cumplimiento de **normativa sobre emisiones**, así como medidas para evitar la generación de polvo (riegos, cobertura de cajas de camiones, etc.), limitación de la velocidad, control del correcto mantenimiento de vehículos y maquinaria de obras para asegurar unas correctas emisiones de gases y partículas procedentes de los motores; conforme a lo establecido en la NAG 3-0-1.0 de Adif.

²⁸⁰ Residuo histórico: todo aquel derivado de materiales sin valor neto de almacén que se encuentran acopiados durante un plazo superior a dos años en el momento de la puesta en marcha de este nuevo modelo y cuya generación no responde a ningún trabajo en ejecución o recientemente ejecutado y de los cuales Adif tiene la intención de desprenderse. En el momento de la puesta a disposición de estos materiales para su gestión, adquieren su condición de residuo.

- Análisis de los riesgos asociados y definición de las **medidas preventivas y correctoras destinadas a evitar los vertidos** a cauces y/o suelo desnudo.
- **Consonancia con los planes existentes** a nivel mundial, nacional, regional o local de reducción de la contaminación.
- Cumplimiento de las **conclusiones relativas a las mejores técnicas disponibles** (MTD) pertinentes de los documentos de referencia sobre las mejores técnicas disponibles (BREF) del sector.
- Aplicación de **soluciones alternativas al uso de sustancias peligrosas**.
- Consonancia con el **uso sostenible de los plaguicidas**.
- Consonancia con las **mejores prácticas para combatir la resistencia a los antimicrobianos**.
- Justificación del **carácter de las actuaciones contempladas** en cuanto a promover el uso de la electricidad frente a los combustibles fósiles, con una clara reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos.
- Respecto al **uso de traviesas de madera tratadas con creosota**, si bien el **Reglamento de Ejecución 2022/1950** ha prorrogado su utilización en determinados casos como las traviesas de ferrocarril y los postes de electricidad y telecomunicaciones, en Adif se está trabajando, por un lado, en su sustitución a través de contratos de renovación de ciertas líneas y, por otro lado, se está evaluando la viabilidad técnica de sustituirlas por otras alternativas cuando no se pudieran sustituir por traviesas de hormigón.
- **Mapas Estratégico de Ruido. FASE IV:** Tal y como establece la Ley y Real Decreto 1513/2005, Adif debe completar la elaboración de **Mapas Estratégicos de Ruido (MER) y los Planes de Acción con el Ruido (PAR)** de los grandes ejes ferroviarios, es decir, aquellos que superen los 30.000 trenes/año. En este sentido, los «Mapas Estratégicos de Ruido de los Grandes Ejes Ferroviarios. Fase IV» se espera sean aprobados por la Dirección General del Sector Ferroviario en enero de 2025.
- Inclusión de un **análisis de los efectos producidos por las emisiones acústicas y las vibraciones en fase de obra**, y contempla las medidas correctoras necesarias para reducirlos (entre otras: limitación horaria, plan de rutas, empleo de maquinaria con bajo nivel de ruido y correcto mantenimiento de la misma), conforme a lo establecido al respecto en la NAG 3-0-1.0 de Adif.
- Análisis de los **efectos generados por el ruido y las vibraciones en la fase de explotación** y, en su caso, mitigación mediante la introducción de medidas correctoras que cumplan con la Directiva 2002/49/CE. En su caso, el proyecto deberá incluir un estudio específico de ruido y vibraciones, conforme a la metodología estandarizada (de acuerdo con lo establecido en la Orden PCM/80/2022, de 7 de febrero), que permita una adecuada valoración del impacto acústico y vibratorio y una definición precisa de las medidas para reducirlo.

Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas

Para la justificación del DNSH de la protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas, se incluye en las Memorias de los proyectos el análisis de los siguientes aspectos:

- Cuando proceda, realización de una **evaluación del impacto ambiental** de acuerdo con la Directiva 2011/92/UE y la Directiva 92/43/CEE y se han aplicado los pasos de mitigación requeridos para reducir la fragmentación y degradación de la tierra, en particular los pasillos verdes y otras medidas de conectividad ecológica, así como las especies de animales protegidas pertinentes enumeradas en el anexo IV de la Directiva 92/43/CEE, que se han basado en objetivos de conservación establecidos.
- **Análisis de los efectos generados por las actuaciones objeto de proyecto sobre la fauna, la vegetación y los espacios naturales**, conforme a lo establecido en la NAG 3-0-1.0 de Adif. En su caso, realización de estudios específicos botánicos / faunísticos / de afección a espacios naturales.
- Definición en el proyecto de aquellas **medidas preventivas y correctoras necesarias para asegurar la integridad de la vegetación, la fauna y los espacios naturales**, conforme a lo establecido al respecto en la NAG 3-0-1.0 de Adif. Incluyendo, entre otras: delimitación de las superficies de actuación y protección física de la vegetación, planes de prevención y extinción de incendios, restricciones espaciales y temporales a la ejecución de actuaciones, medidas de permeabilidad de la infraestructura, medidas anticolidión/antielectrocución de la fauna, medidas de integración y restauración ecológica y paisajística.
- En su caso, **acreditación de la no afección a un espacio natural** catalogado mediante informe del órgano gestor de dicho espacio.
- Respetar la **jerarquía de mitigación** y otros requisitos pertinentes en virtud de la Directiva de aves silvestres y la Directiva de conservación de los hábitats naturales.
- Respetar la **Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad**, y el resto de la normativa nacional aplicable.

Salvaguardas mínimas

El cumplimiento de las salvaguardas mínimas sociales, de acuerdo con el marco normativo establecido por la Unión Europea; las salvaguardas mínimas se basan en la siguiente normativa que, dada la naturaleza jurídica de la organización, Entidad Pública Empresarial (EPE), contempla obligaciones sociales que deben ser cumplidas tanto por contratistas como subcontratistas:

- a) **Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público**, así como **Real Decreto Ley 3/2020 de 4 de febrero**, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales y en la D.A. 8ª de la **Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público**, por la que se

transponen al ordenamiento jurídico español las **Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.**

- b) **Las Líneas Directrices de la OCDE** para Empresas Multinacionales.
- c) Los Principios Rectores sobre las empresas y los derechos humanos de las Naciones Unidas.
- d) Los principios y derechos establecidos en los convenios fundamentales a que se refiere la Declaración – **Convenios fundamentales de la OIT** de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, en concreto (Convenio N.º 29 de la OIT sobre el trabajo forzoso, el Convenio N.º 105 de la OIT sobre la abolición del trabajo forzoso, el Convenio N.º 111 de la OIT sobre la discriminación (empleo y ocupación), el Convenio N.º 100 de la OIT sobre la igualdad de remuneración; y el Convenio N.º 182 de la OIT sobre las peores formas de trabajo infantil).
- e) **La Carta Internacional de Derechos Humanos.**

Todo lo establecido anteriormente se ve reforzado por lo previsto en el Plan de Contratación Socialmente Responsable, que se aplica a Adif y, parcialmente, a la contratación de Adif AV (contratos por debajo de los umbrales del art. 1 de Real Decreto Ley 3/2020 de 4 de febrero).

Además, la Entidad dispone de sus procedimientos corporativos y normas de conducta, políticas anticorrupción y demás medidas contra la corrupción y el soborno, así como mecanismos donde se detallen conductas ilegales en la organización o en las relaciones de esta con su entorno (socios de negocio y otros grupos de interés), donde se recoge cómo cumplen con estos aspectos, tales como **Código Ético y de Conducta, Política de Conflicto de Interés, Política Corporativa de Lucha contra el fraude, Política de Atenciones y Regalos, Política de uso de medios tecnológicos, Política de protección al denunciante de irregularidades, etc.**

Con respecto a la aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos para la monitorización, gestión y mitigación de los riesgos en materia laboral, de DDHH y, en general, en materia social, en Adif AV como entidad pública empresarial, el riesgo en relación con los derechos humanos es muy bajo, la actividad que se desarrolla principalmente es en España y con una normativa muy reglada que cumple con el respeto de los derechos humanos (es decir, no existen actividades en países en vías de desarrollo).

Precisamente, por ser entidad pública empresarial la *Due Diligence* en todas las contrataciones que se realizan es la propia aplicación de la **Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público**, que contiene todos los requerimientos y exigencias en cuanto a condiciones fiscales, garantías, condiciones sociales o medioambientales que deben cumplir los licitadores como requisitos estrictos para poder acceder a la licitación/convocatoria pública. En la auditoría del sistema de gestión de riesgo de fraude, precisamente se traslada que el carácter público de Adif AV y la aplicación de la Ley 9/2017, que constituye la propia aplicación de la normativa pública *una Due Diligence* de facto; es la *Due Diligence* utilizada para contratar a proveedores, así como velar por el cumplimiento de la normativa laboral, fiscal, penal, que en definitiva protege los derechos humanos.

Asimismo, la Entidad dispone de un **Código Ético y de Conducta** que aplica a todos los empleados y que vela por el respeto de los derechos humanos. Todo el modelo de gestión ética constituye en sí mismo, un compendio de medidas para prevenir, detectar y corregir actuaciones irregulares y contrarias a los principios éticos, incluido el respeto a los derechos humanos, disponiendo además la Entidad de un **Canal ético** para denunciar conductas.

A continuación, se presentan los resultados del proceso de elegibilidad y alineamiento a la mitigación del cambio climático según el cálculo de los indicadores y el cumplimiento de los criterios técnicos exigidos y justificados en los apartados anteriores para facilitar.

8.5. Contribución al desarrollo socioeconómico

Contribución económica²⁸¹

Temática	ODS	Indicador	Impacto	Opor	Información 2023	Información 2024	Información 2025
Generación de riqueza	8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO	Gasto realizado en personal (salarios) (miles de euros)	IS1C1		716.999,00	752.397,00	787.071,00
	17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS	Contribución a grupos de interés (valor económico distribuido) (M€)	IS3DS3		1.694,20	1.775,20	1.854,69
Pago de impuestos	8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO	Pago de impuestos por empleados (Seguridad Social) (miles de euros)	IS1C9		174.624,00	184.860,00	195.353,00
		Pago de impuestos por empleados (IRPF) (miles de euros)	IS1C3		104.116,00	111.734,00	118.440,00
Fomento de la actividad económica	8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO	Aprovechamiento de los fondos comunitarios (%)		OTE4	31,80	744,50	80,20
		Importe adjudicado en construcción (M€) (IVA no incl.)	IS2I1		1.869,76	1.470,62	1.474,28
		Importe adjudicado a labores de mantenimiento de red convencional (M€) (IVA no incl.)	IS2I1		108,47	359,36	653,12
		Gasto total incurrido en labores de mantenimiento de la red convencional (M€) (IVA no incl.)	IS4IS3	OE1A1	595,20	614,50	667,70
		Gasto total de la explotación de la red convencional (referido a gestión del tráfico) (M€) (IVA no incl.)	IS4IS3		220,80	229,10	231,30

Contribución social²⁸²

Temática	ODS	Indicador	Impacto	Opor	Información 2023	Información 2024	Información 2025
Empleo		Número de empleos directos generados (incluye personas trabajadoras contrata Adif-KSA)	IS1C7		12.806	13.429	13.772
		% Empleo indefinido	IS1C3		98,17	98,51	98,68
		Horas de formación (totales) de toda la plantilla	IS1C4		1.717.079	1.268.549	1.396.187

²⁸¹ * Dato agregado Adif/Adif AV.

²⁸² * Dato agregado Adif/Adif AV.

Temática	ODS	Indicador	Impacto	Opor	Información 2023	Información 2024	Información 2025
	  	Horas de formación (totales) del género masculino	IS1C4		1.347.761	997.124	1.087.717
		Horas de formación (totales) del género femenino	IS1C4		369.318	271.424	308.470
		Complemento de ayuda social (€ para gastos médicos por empleado)	IS1C9		430.658	430.447	665.256
		Media de horas de formación al año por empleado	IS1C4		136,30	95,80	103,91
		Media de horas de formación al año por empleado del género masculino	IS1C4		131,64	94,30	102,07
		Media de horas de formación al año por empleada del género femenino	IS1C4		156,42	101,85	111,00
		Inversión en formación (M€)	IS1C4		10,31*	12,35*	9,09*
Servicio	    	Inversión en Red convencional (Renovación, Mejora y Reposición de los activos en explotación (M€) (IVA inc.)	IS4IS3		1.283,97	1.903,84	2.526,23
		Inversión para la redacción de proyectos y ejecución de obras en estaciones (M€) (IVA inc.)	IS2I1		21,30	35,80	86,83
		Inversión en renovación y mejora de los activos de la Entidad (en el ámbito de estaciones, instalaciones logísticas e inversiones transversales) (M€) (IVA inc.)	IS4IS3		361,40 Estaciones: 72,07M€ Instal. Logísticas.: 120,49M€ Invers. Transversales: 168,85M€.	620,89 Estaciones: 175,41M€; Inst. Logísticas: 218,49M€; Inv. Transversales: 227,00M€.	871,67 Estaciones: 261,96M€ Instal. Logísticas: 288,89M€ Invers. Transversales: 320,82M€.
		Km de red total gestionada	IS4IS3		11.689,20	11.672,67	11.676,00
		Km de línea renovados o mejorados (de forma	IS4IS3		231,98 ²⁸³	112,00	69,89 ²⁸⁴

²⁸³ Líneas RC: Torralba-Soria (70,709 km); Arahál-Marchena (11,699 km); Pobra Llarga-Silla (13,611 km); Brazatortas-Guadalmaz (61,709 km); Gijón-Laviana (41,447 km); Ferrol-Ortigueira (carril) (10,354 km); Muriedas-Santander (22,448 km)

²⁸⁴ Líneas RC: RENOVACIÓN INTEGRAL DE LA LÍNEA EN EL TRAMO BUÑOL – UTIEL (29,32 km); RENOVACIÓN DE VÍA DEL TRAMO BOBADILLA - RONDA, DEL PK 26+500 AL PK 69+583 DE LA LÍNEA BOBADILLA – ALGECIRAS (24,39 km);

Temática	ODS	Indicador	Impacto	Opor	Información 2023	Información 2024	Información 2025
		integral) en Red Convencional					
		% km línea renovado o mejorado respecto del total de Red Convencional	IS4IS3		1,98	0,96	0,60
		Km de línea electrificadas en servicio	IE1M4		6.718,60	6.719,60	6.761,60
		Volumen de tráfico: Millones Km-tren total ²⁸⁵	IE1M3		123,40	122,26	120,04
		Circulación de trenes (media diaria)	IE1M3		5.099	4.920	4.993
		Nº de estaciones de titularidad de Adif	IS4IS4		1.451	1.448	1.430
		Nº de usuarios de estaciones de viajeros	IS4IS4		751.612.757	808.008.603	805.432.989
		Nº de empresas que operan en red Adif (liberalización) ²⁸⁶	IS4IS6		18	22	21
		Terminales de Transporte de Mercancías (total de UTIs manipuladas)	IE1M3	OE1M10	516.380	527.281	519.075
Accesibilidad	 	Pasajeros subidos y bajados en estaciones accesibles (% viajeros)	IS4IS4		86,93*	88,33* ²⁸⁷	88,41*
		Nº de estaciones con Servicio asistencia Adif ACERCA	IS4IS2		99	100	100
		Inversión en obras de mejora de la accesibilidad (M€) (IVA inc.)	IS4IS4		11,09*	16,79	41,21
Acción social/ contribución a la comunidad		Nº de estaciones con Programa Estación Abierta	IS3DS1		34	34	35
		Nº de actividades del Programa Estación Abierta	IS3DS1		113	139	203

Actuaciones para la adecuación de las autopistas ferroviarias en los ámbitos noreste y centro (12,97km); Adaptación de la estación de Can Tunis (3,22 km).

²⁸⁵ Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

²⁸⁶ Empresas que operan en la **red de Adif**: ACCIONA RAIL, ALSA RAIL, CEFSa, CAPTRAIN ESPAÑA, COMBOIOS DE PORTUGAL, COMSA, CONTINENTAL RAIL, EUROCARGO RAIL, FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya), FERROVIAL RAILWAY, GO TRANSPORT, LOW COST RAIL, CSP LOGITREN, MEDWAY, RENFE VIAJEROS, RENFE MERCANCÍAS, ATHOS RAIL, HEXAFRET, SNCF VOYAGEURS, TRACCIÓN RAIL, TRANSERVI.

²⁸⁷ Dato % Accesibilidad en estaciones 2024 calculado con número de viajeros de 2023.

Temática	ODS	Indicador	Impacto	Opor	Información 2023	Información 2024	Información 2025
	  	kms. Extensión total de Vías Verdes (km), sobre infra titularidad de Adif: (destacar Km nuevos)		OS3D4	1.842	1.867	1.904
		Compras con criterios responsables (fase de ejecución de contrato) (%)		OTR5	100	100	100
		Nº de entidades no lucrativas con las que colabora Adif en el marco del Programa Estación Abierta	IS3DS2	OS3D2	59	25	35
		Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro (€)	IS3DS2		1.866.490,66	1.645.885,28	1.924.767,11
		Inversión en la comunidad (lucro cesante Programa Estación Abierta) (€)	IS3DS1		135.083	120.905	220.571
		Nº de convenios, acuerdos, adendas de integración urbana, firmados y gestionados en el marco de las sociedades de integración en las que participa Adif* (dato acumulado)	IS3DS4	OS3D7	237	243	252
		Integración urbana (M€ de inversión ejecutada acumulada) (IVA no inc.)	IS3DS4	OS3D7	5.066,01*	5.516,36*	5.921,95*
		Contratos de arrendamientos con criterios sociales (Nº)		OS3D5	10	28	32
		Número de inmuebles arrendados con criterios sociales (y del programa Activos para el desarrollo) (Dato acumulado)		OS3D5	305	355	384
		% de solicitudes de información de medios de comunicación contestadas en un plazo igual o inferior a 7 días	IS4I2	OS3D3	99*	97,70*	98,50*
		Nº de contratos de Patrocinio en vigor ²⁸⁸	IS3DS2		5*	2*	1*
		Pertenencia a asociaciones de ámbito	IS3DS2		3	3	3

²⁸⁸ Los patrocinios que se han realizado se han hecho extensivos a Adif y Adif AV, y a efectos de contabilización se encuentran registrados en Adif.

Temática	ODS	Indicador	Impacto	Opor	Información 2023	Información 2024	Información 2025
		nacional (Responsabilidad Corporativa) (Nº)					
Conocimiento e investigación	   	Presencia en asociaciones y organismos internacionales	IE1M2	OG1C1	145*	184*	202*
		Presencia en proyectos y actividades internacionales	II1	OI2	80*	75*	84*
		Nº de proyectos de I+D+i cerrados	II1	OI3	1	0	0
		Inversión en I+D+i (M€)	II1 II2 II3	OI3 OI5 OI2	9,07	7,86	11,23
		Innovación abierta y emprendimiento (Núm. de propuestas de proyectos de emprendimiento)	II2	OI5	34*	71*	75*
		Innovación abierta y emprendimiento (Alianzas innovación abierta: protocolos de colaboración, convenios, contratos pruebas y ensayos, incorporaciones al Centro de Tecnologías Ferroviarias, etc.)	II2		5*	3*	11*
		Colaboración e innovación abierta (% ideas y proyectos desarrollados del total de iniciativas)	II1	OI3	89,59*	71,43*	75*
		Ideas y proyectos desarrollados en intraemprendamiento, finalistas de Adif Talento en el año, con implantación total o parcial (%)*	II1	OI3	43*	50*	50*
		Nº de empresas instaladas en el Centro de Tecnologías Ferroviarias	II2		27*	27*	30*
		Nº de empresas participantes en iniciativa lanzada por Adif y la asociación "The Railway Innovation Hub Spain"	II3	OI2	108*	93*	95*
		Nº de empresas asociadas a MAFEX (Asociación de la Industria Ferroviaria Española)	II1		-	-	118

Temática	ODS	Indicador	Impacto	Opor	Información 2023	Información 2024	Información 2025
		Nº de iniciativas en marcha de Transformación Digital	II1	OI1	19*	21*	31*
		Inversión en transformación digital (M€) (IVA no inc.)	II1	OI1	33,50*	49,78*	97,63*

Contribución ambiental²⁸⁹

Temática	ODS	Indicador	Impacto	Opor	Información 2023	Información 2024	Información 2025
Lucha contra el cambio climático	   	Reducción de emisiones de GEI (tCO ₂ eq/año evitadas)	IE1M7		11.542	11.577	12.508
		Mejora de la eficiencia energética. Ahorro energético (GWh equivalentes/año ahorrados)	IE1M2 IE1M7	OE1E1	69,69	69,91	70,18
		Reducción acumulada del consumo energético estimada para el periodo 2018-2030 (GWheq)	IE1M2		2.900*	2.900*	2.900*
		Reducción de emisiones acumulada para el horizonte del Plan a 2030 (ktCO ₂ eq) (según mercado eléctrico con la compra de energía verde con GdO)	IE1M2		3.700*	3.700*	3.700*
		Objetivo de reducción de huella de carbono para 2030 (%)	IE1M7		86% según mercado eléctrico (GdO) 25% según mix eléctrico peninsular*	86% según mercado eléctrico (GdO) 25% según mix eléctrico peninsular*	86% según mercado eléctrico (GdO) 25% según mix eléctrico peninsular*
		% de energía eléctrica comprada con certificado de GdO	IE1M2	OE1E1	100*	100*	100*
		% de energía procedente de fuentes renovables	IE1M2	OE1E1	72,40	70,50	72,70
Minimización de impactos		Recursos destinados a protección medioambiental (inversión+explotación) (M€)		OTR1	98,64	83,81	83,81 ²⁹⁰
		Recursos destinados a prevención de incendios (M€)		OTR1	39,11	34,30	42,83
		Nº de incendios		OTR1	29	19	12

²⁸⁹ * Dato agregado Adif/Adif AV.

²⁹⁰ Dato a cierre de 2024, última información disponible. La información relativa a 2025 se presentará en el segundo semestre de 2026 en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

Temática	ODS	Indicador	Impacto	Opor	Información 2023	Información 2024	Información 2025
	 	Nº de informes de revisión ambiental (proyectos)		OTR1	855	590	647
		Nº de informes de seguimiento ambiental de obras no sometidas a DIA		OTR1	963	1.275	2.491
		Nº de informes normativos de seguimiento ambiental de obras sometidas a DIA		OTR1	72	85	150
		Residuos Peligrosos gestionados (Tn)	IE5ER1		1.476,25	5.851,42	5.851,42 ²⁹¹
		Residuos destinados a valorización (%)	IE5ER1	OE5R1	99,6	99,9	99,9 ²⁹²

²⁹¹ Dato a cierre de 2024, última información disponible. La información relativa a 2025 se presentará en el segundo semestre de 2026 en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

²⁹² Dato a cierre de 2024, última información disponible. La información relativa a 2025 se presentará en el segundo semestre de 2026 en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

8.6. Informe de auditoría SCIIF

El Informe de Auditoría del Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF) se publica en la web de la Entidad como Informe independiente junto con el Informe de Gestión.